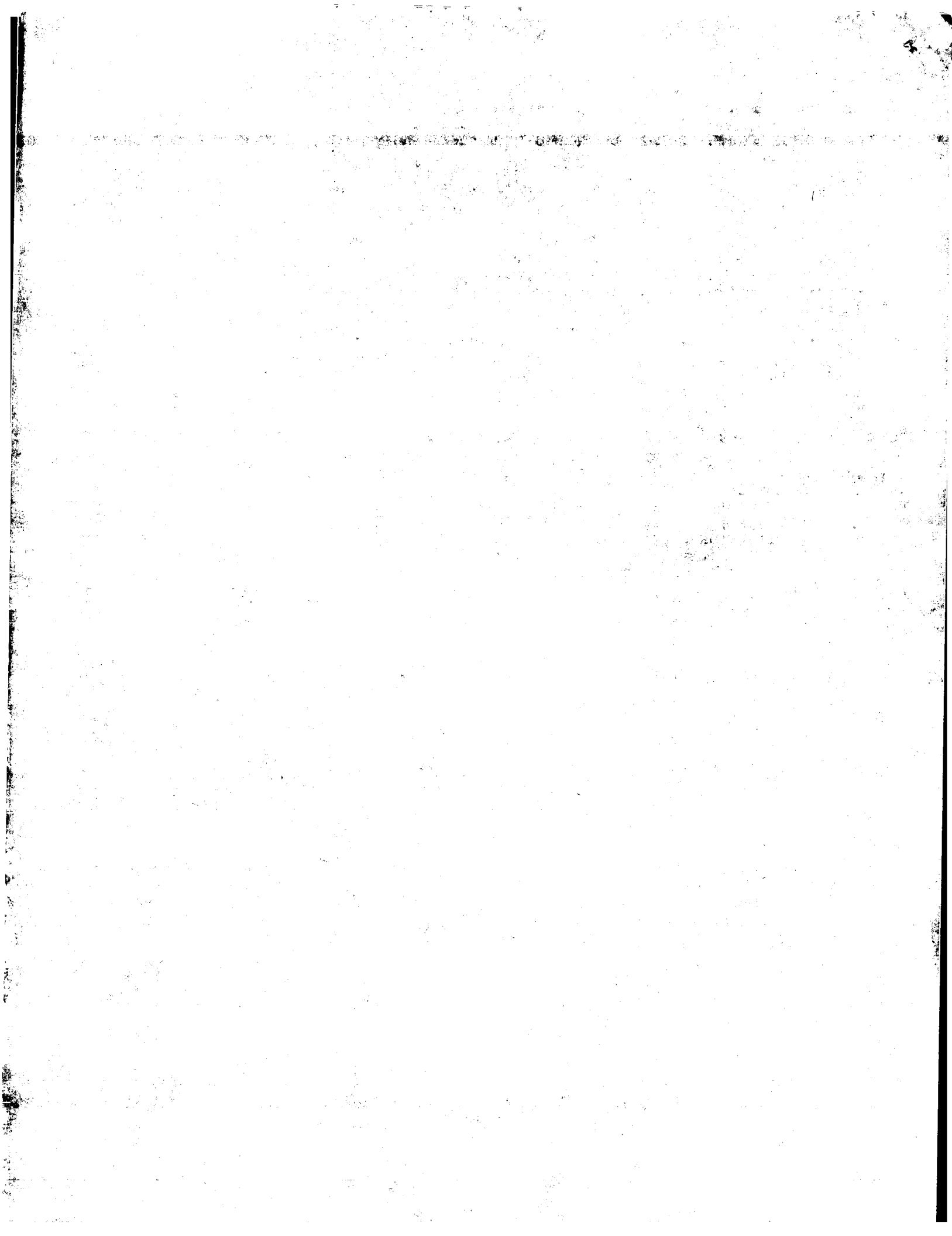


[13]

AN: PAT 1999-460669
TI: Sensor system for monitoring and measuring force contact of vehicle tyre with track and other physical data of tyre stores energy of interrogation pulse in memory and provides delayed corresponding response signal, containing undistorted respective sensor signal, processed to measurement result
PN: EP937615-A2
PD: 25.08.1999
AB: The system measures the force between a vehicle tyre and the track and may provide sensor signals for further tyre data. The system has a radio interrogation device (9) with an antenna (200) for output high frequency interrogation pulses and to receive the response signals. A radio sensor (10) with antenna (100) is built into the tyres. The radio sensor is formed such that it stores the energy of a respective interrogation pulse in the memory (70) and provides a corresponding response signal delayed in time, which contains the respective sensor signal. This signal is to be received in the interrogation unit from the pulse undistorted, and is processed to a measurement result.
; USE - For intelligent tyres. ADVANTAGE - Reliably measures tyre contacts, forces and other parameters e.g. pressure, vibration, identification.
PA: (SIEI) SIEMENS AG;
IN: BULST W; MAGORI V; POHL A; REINDL L; SEIFERT F;
FA: EP937615-A2 25.08.1999; DE19807004-A1 09.09.1999;
CO: AL; AT; BE; CH; CY; DE; DK; EP; ES; FI; FR; GB; GR; IE; IT; LI; LT; LU; LV; MC; MK; NL; PT; RO; SE; SI;
DR: AL; AT; BE; CH; CY; DE; DK; ES; FI; FR; GB; GR; IE; IT; LI; LT; LU; LV; MC; MK; NL; PT; RO; SE; SI;
IC: B60C-023/00; B60K-028/16; B60T-008/00; B60T-008/32; B62D-006/00; G01L-005/18; G01M-017/02;
MC: S02-F03; S02-J02A; X22-E02B;
DC: Q18; S02; X22;
FN: 1999460669.gif
PR: DE1007004 19.02.1998;
FP: 25.08.1999
UP: 20.09.1999



[13]

2002 P 78729



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 198 07 004 A 1**

⑳ Aktenzeichen: 198 07 004.7
㉔ Anmeldetag: 19. 2. 98
㉕ Offenlegungstag: 9. 9. 99

⑤① Int. Cl.⁶:
G 01 L 5/18
G 01 M 17/02
B 60 K 28/16
B 60 T 8/32
B 62 D 6/00
B 60 C 23/00

DE 198 07 004 A 1

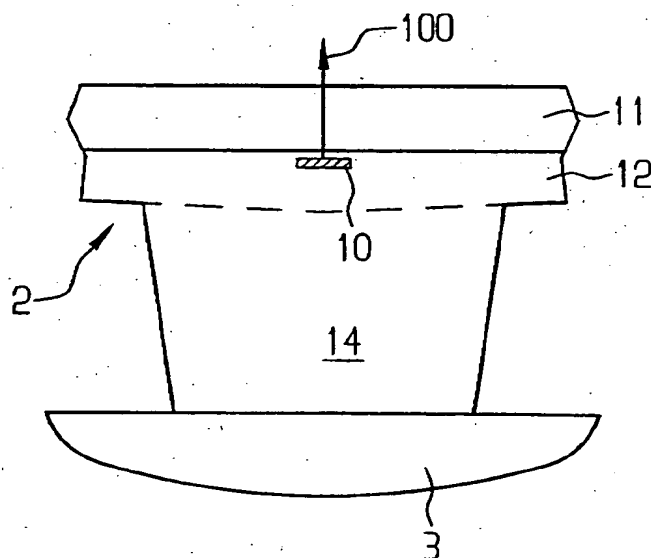
㉚ Anmelder:
Siemens AG, 80333 München, DE

㉚ Erfinder:
Reindl, Leonhard, Dr.techn., 83071
Stephanskirchen, DE; Pohl, Alfred, Dr.techn.,
Mistelbach, AT; Seifert, Franz, Prof. Dr., Wien, AT;
Bulst, Wolf-Eckhart, Dipl.-Phys., 81739 München,
DE; Mágori, Valentin, Dipl.-Phys., 81539 München,
DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

- ⑤④ Sensorsystem und Verfahren für Überwachung/Messung des Kraftschlusses eines Fahrzeugreifens mit der Fahrbahn und weiterer physikalischer Daten des Reifens
- ⑤⑦ Sensorsystem und Verfahren für Überwachung/Messung des Kraftschlusses eines Fahrzeugreifens mit der Fahrbahn und weiterer physikalischer Daten des Reifens. Sensorsystem und Verfahren zur Messung des Kraftschlusses eines Fahrzeugreifens mit der Fahrbahn unter Verwendung von Oberflächenwellen-Bauelementen als Funksensoren zur Messung weiterer Reifen-Betriebsgrößen, wie Druck, Schwingung, Verschleiß, Reifenidentifikation.



DE 198 07 004 A 1

Sensorsystem und Verfahren für Überwachung/Messung des Kraftschlusses eines Fahrzeugreifens mit der Fahrbahn und weiterer physikalischer Daten des Reifens.

Von außerordentlicher Bedeutung ist beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs der momentane Kraftschluß, mit dem ein Fahrzeugrad auf der Fahrbahn abrollt. Nicht nur zur Übertragung der Antriebsleistung und zur Sicherstellung ausreichenden Bremsvermögens, sondern auch für jegliche Lenkmanöver und bloßes Abrollen auf z. B. seitlich schräg geneigter Fahrbahn kommt es darauf an, daß für sicheres Beherrschen aller dieser Umstände stets der aktuell erforderliche Kraftschluß gewährleistet ist. Ein wichtiger Gesichtspunkt dabei ist, daß ein einmal wegen mangelnden Kraftschlusses ins Gleiten geratenes Fahrzeugrad wegen der dann herrschenden wesentlich geringeren gleitenden Reibung zu verhängnisvollen Folgen führen kann. Somit ist es für den Betrieb eines Fahrzeugs von eminenter Bedeutung, möglichst zeitig insbesondere vor Übergang in die gleitende Reibung angezeigt zu bekommen, daß die Grenze der notwendigen Haftreibung, d. h. die Grenze des Kraftschlusses zwischen dem Rad bzw. Fahrzeugreifen und der Fahrbahn, augenblicklich nahezu oder schon vollends erreicht ist. Mit einer auf eine solche Warnung folgenden sofortigen, ggfs. sogar automatisch gesteuerten Reaktion können dann gefährliche Situationen gemeistert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind Verfahren vorgeschlagen worden, mit denen indirekt aus dem meßtechnisch erfaßten Verhalten des Reifens eines rollenden Rades auf den momentanen Kraftschluß mit der Fahrbahn geschlossen wird. Das Ansprechen des ABS tritt erst beim Bremsen ein und läßt nur erkennen, daß man sich schon längst auf z. B. vereister Fahrbahn befindet. Zum Beispiel mit einem Fahrzeug mit permanentem Allradantrieb ist insbesondere bei Geradeausfahrt und maßvoller Fahrtgeschwindigkeit selbst eine totale Vereisung der Fahrbahnoberfläche erst beim Bremsen zu erkennen, was dann leider meist zu spät ist.

Schon vor nahezu vier Jahrzehnten (ATZ, 63 (1961) S. 33-40) ist die Verformungsmessung an Kraftfahrzeugreifen mittels spezieller Dehnungsmesser vorgenommen worden. Ein Verfahren und auch eine Vorrichtung zur Bestimmung der Kraftschlußverhältnisse zwischen Fahrzeugreifen und Fahrbahn sind in der DE-C-3937966 (1989) beschrieben. Mit einer solchen Vorrichtung ermittelte Kurvendiagramme sind in der DE-A-4242726 (1992) angegeben, die einem Verfahren zum Erkennen von Aquaplaning eines Fahrzeugreifens dienen. Zu einem (auch anderwärtig veröffentlichten) Kurvendiagramm (Fig. 16) des Ablaufs eines Reifens 2 auf der Fahrbahn 3 sei darauf hingewiesen, daß die an einem augenblicklich auf der Fahrbahn aufliegenden Profilelement 14 des Protektors des Reifens - siehe dazu die Fig. 17 - bei Ablauf auf trockener Fahrbahn auftretenden Verformungen V einen Verlauf gemäß der Kurve A haben mit einem in Laufrichtung ϕ ($= x$ -Komponente des Kraftschlusses) des Reifens ersten Bereich 1, in dem Volumenelemente 114 des Profilelements 14 eine Beschleunigung und entsprechende Volumenelemente 114' in einem dritten Bereich 3 eine Verzögerung ihrer Bewegung in Laufrichtung erfahren. Der zweite (Zwischen-)Bereich 2 ist ein Übergangsbereich zwischen Beschleunigung und Verzögerung, in dem die Kurve A der Fig. 16 einen steilen Abfall zeigt. Diese bekannten Meßergebnisse zeigen (für noch nicht bereits eingetretenes Aquaplaning) einen praktisch gleichmäßigen, monoton verlaufenden (negativ) steilen Abfall der Kurve zwischen dem Extremwert des ersten Bereichs und demjenigen des dritten Bereichs. Die Kurve B zeigt ein Ergebnis auf nasser Fahrbahn. Die Kurve für die Querkomponente y des

Kraftschlusses ist gestrichelt eingetragen.

Es sei hier auch noch kurzgefaßt die (aus den beiden letztgenannten Druckschriften) bekannte Meßeinrichtung beschrieben.

Der für diese Messungen vorgesehene Reifen 2 hat in einem jeweiligen ausgewählten Profilelement 14 notwendigerweise in einem gewissen Abstand s entfernt von der Karkasse 11 eine Anzahl Permanentmagnete M einvulkanisiert. Ausgehend von diesen Magneten wird mittels Hall-Generatoren H eine laterale ± 1 Positionsveränderung eines jeweiligen der Magneten, nämlich abhängig von der fahrtbedingt vorliegenden Verformung des Profilelements registriert. Da die gewählten Positionen der Hall-Generatoren konstruktionsgemäß unbeeinflusst sind von den Verformungen des Profilelements lassen sich also diese lateralen Positionsveränderungen gegenüber im wesentlichen der Karkasse auch quantitativ messen. Um das mit den Hall-Generatoren erzeugte Meßsignal (Fig. 16) in die im Fahrzeug befindliche Auswerteeinrichtung übertragen zu können, ist eine induktive Signalübertragung erforderlich, nämlich von dem im rotierenden Rad positionierten Transponder/Sender S mit seiner Antenne zu dieser Auswerteeinrichtung. Erwähnt sei, daß ein solcher Transponder bekanntermaßen mit elektrischer Energie mit einer elektrischen Mindestspannung zu speisen ist. Im Versuchsfall kann dies mittels im Reifen eingebauter elektrischer Batterie oder mittels Übertragung über Schleifringe realisiert werden. Eine Energieübertragung zur Speisung des Transponders auf dem Funkweg stößt u. a. auf das Problem insbesondere eine ausreichend hohe elektrische Spannung für den Betrieb des Transponders übertragen zu können. Auch ist für eine solche induktive Energieübertragung eine Antenne einer solchen Größe erforderlich, die in etwa gleich der zu überbrückenden Funkdistanz (Reichweite) ist. Eine weitere bekannte Energieeinspeisung ist die mittels eines Piezogenerators (DE-C-4402136).

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, eine Meßeinrichtung und ein Meßverfahren anzugeben, die/das noch weitere Verbesserungen hinsichtlich des Erkennens abnehmenden Kraftschlusses eines Reifens auf der Fahrbahn gewährleistet und Probleme der Realisierung solchen Erkennens und des Betriebs der Meßeinrichtung zu beheben, die der Stand der Technik insbesondere betreffend die Energie-speisung noch aufweist. Insbesondere soll die für dieses Erkennen einzusetzende Meßeinrichtung möglichst einfach und kostengünstig aufgebaut sein, dabei aber höchste Betriebssicherheit gewährleisten. Auch soll es ermöglicht sein, zu diesem Zwecke im/am Reifen anzubringende Elemente möglichst so positionieren zu können, daß sie im Fahrbetrieb weitestgehend geschützt, insbesondere nahe der Karkasse, angeordnet sein können.

Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen der Patentansprüche gelöst und weitere Ausgestaltungen und Weiterbildungen gehen aus Unteransprüchen hervor.

Mit wenigen Worten umrissen, besteht die Erfindung darin, einen solchen Meßsensor auszuwählen, der seinem Wirkungsprinzip nach für die bei der vorliegenden Problematik bestehenden Randbedingungen besonders günstig ist. Dies ist hier der in der nachfolgenden Beschreibung noch näher definierte und erläuterte Funksensor. Eine Weiterbildung der Erfindung besteht darin, den Kraftschluß des Reifens auf der Fahrbahn aus dem im Reifen auftretenden Kraftfluß zu ermitteln. Die Auswahl des Sensors ist auch darauf ausgerichtet, daß dieser Meßsignale in äußerst rascher zeitlicher Folge auszuführen und abzugeben vermag. Der erfindungsgemäß verwendete Sensor kann, wie dies ebenfalls noch weiter erörtert wird, in dem Reifenaufbau nahe der Karkasse angeordnet sein, wo er optimal geschützt ist, wo aber praktisch keine laterale Bewegung mehr zu

messen ist. Insbesondere kann bei Erfindung der Sensor nicht mehr innerhalb eines Profilelements positioniert, das im Verlauf der Abnutzung des Reifens abgetragen wird. Mit dieser bevorzugten Anordnung des Sensors lassen sich auch Temperatureinflüsse unerwünschter Art auf den Sensor weitgehend vermeiden.

Erfindungsgemäß ist – im nachfolgenden ins einzelne gehend ausgeführt – ein sogenannter Funksensor vorgesehen. Gemäß der für den Begriff "Funksensor" für die Erfindung geltenden Definition handelt es sich u. a. um ein elektronisch arbeitendes Bauelement, das diesem auf dem Funkwege impulsweise zugeführte Abfrageenergie zu speichern vermag und diese aufgespeicherte elektrische Energie, nun mit einer Meßsignal-Information verändert, derart zeitverzögert zurückzufunkken vermag, daß die darin enthaltene Signalinformation (dann vom Abfrageimpuls ungestört) auszuwerten ist. Dabei läuft hier dieser Prozeß des Empfangs, Speicherns und zeitverzögerten Zurückfunkkens – einmal abgesehen von Sonderfällen – innerhalb eines Zeitintervalles von etwa 1 bis 10 Mikrosekunden ab. Ein solcher Sensor kann mit dementsprechend rasch aufeinanderfolgendem Abfragen von Meßwerten betrieben werden. Dieser hier definierte Funksensor hat dazu die Eigenschaft, physikalische Meßgrößen erfassen zu können. Im vorliegenden Falle sind dies hier mechanische Kräfte und mechanische Dehnungen. Es können dies aber auch die Temperatur, ein Druck, die Reifenabnutzung, Schwingungen und dgl. sein. Ein solcher Funksensor kann je nach seiner Ausführung solche Größen direkt/unmittelbar messen oder er kann mit entsprechendem Zusatz versehen für solche Messungen ausgestattet sein. Dies sind die Fälle, in denen dieser Zusatz auf die zu messende nicht-elektrische physikalische Größe anspricht und diese in ein elektrisches Signal umsetzt, das vom Sensor auf dem Funkweg übertragen wird.

Im Sinne der Erfindung zu verwendende Funksensoren in der bevorzugten Ausführung nach dem Prinzip eines Oberflächenwellen-(Bau-)Elements sind in den Druckschriften DE-A-4200076, DE-A-4413211, WO96/33423, DE-A-19535549 sowie DE-A-19535542 ins einzelne gehend beschrieben. Die erstgenannte Druckschrift betrifft die spezielle Ausführung als Oberflächenwellen-Element, das so ausgeführt ist und auch so verwendet werden kann, daß es nicht nur den angegebenen physikalischen Prozeß der Speicherung auszuführen vermag, sondern es sind dort auch Beispiele zur direkten Messung von nichtelektrischen physikalischen Größen angegeben. Die weiteren Druckschriften betreffen Funksensoren-Typen, die als Energiespeicher zum einen als Laufzeitelemente, zum anderen als resonante Elemente ausgeführt sind und mit denen entweder direkt oder mit entsprechenden Zusätzen gekoppelt die physikalischen Größen erfaßt werden. Diese Funksensoren enthalten also bevorzugt Oberflächenwellen-Bauelemente (die hier definitionsgemäß auch solche mit Volumenwellen, Lambwellen und dgl. einschließen), sie können aber auch solche mit anderen Energiespeichern mit hoher Güte (z. B. L-C-Kreise, Schwingquarze und dgl.) sein.

Ein solcher Funksensor benötigt keine Zufuhr sonstiger speisender elektrischer Versorgungsenergie, wie dies im Falle der Verwendung eines Transponders unabdingbar ist. Insbesondere spielt bei der Erfindung der Umstand keinerlei Rolle, daß es zumindest schwierig ist, auf dem Funkweg elektrische Spannung einer solchen Höhe zu übertragen, die zur Aufrechterhaltung des Betriebs einer Elektronikschaltung (eines Transponders) unabdingbar ist.

Mit einem solchen Oberflächenwellen-Funksensor läßt sich auch zusätzlich noch eine Identifikation des Reifens (nach Art eines ID-Tags) ausführen. Eine solche Maßnahme kann z. B. dazu dienen, dem identifizierten Reifen(-Typ)

entsprechend die Auswertung/Bewertung der jeweils festgestellten Meßwerte z. B. programmiert anzupassen.

Im oben beschriebenen Stand der Technik ist vorgesehen, die laterale Positionsveränderung 1 von im Profilelement angeordneten Markerelementen M zu messen und auszuwerten. Um mehr als infinitesimale Lateralbewegungen zu haben, ist es im Stand der Technik zwangsläufig erforderlich, die Sensoren (dort Hall-Generatoren) orthogonal zur Lateralbewegung der Marker (Magnete) in einem gewissen Abstand s von diesen anzuordnen. Laterale Bewegungen in dieser Weise meßbarer Größe treten im wesentlichen auch nur im Profilelement auf, so daß dies im Stand der Technik der Ort der Meßwerterfassung ist.

Derartige kann auch bei der Erfindung ausgeführt werden. Bevorzugt ist dagegen für die Erfindung, auftretende Kräfte oder durch diese verursachte Dehnungen, Stauchungen oder Scherungen im Material meßtechnisch zu erfassen, insbesondere den Kraftfluß innerhalb des Protektors und ggfs. sogar innerhalb der Karkasse mit dem erfindungsgemäß ausgewählten Sensor zu messen. Diese Messung kann sogar auf einen (der geringen Größe des Sensors entsprechend) in Annäherung infinitesimalen Volumenbereich des Protektors sogar auch orts aufgelöst beschränkt vorgenommen werden. Es können also mit der Erfindung lokal auftretende Kraftflußverhältnisse erfaßt werden, wie auch noch nachfolgend näher erörtert wird. Insbesondere kann der erfindungsgemäß vorgesehene Sensor im Protektor außerhalb des Bereichs der Profilelemente angeordnet, also auch in einen profillosen Reifen eingebaut sein. Vorzugsweise kann bei der Erfindung der Sensor im Protektor (in der Radialrichtung des Reifens gesehen) zwischen einer Profilrille, insbesondere einer Querrille des Profils und der Karkasse angeordnet sein. Damit kann insbesondere der Kraftfluß im Protektor zwischen zwei aufeinanderfolgenden Profilelementen (durch eine Querrille voneinander getrennt) gemessen werden.

Weitere Erläuterungen der Erfindung werden anhand der Beschreibung zu Figuren gegeben, die ebenfalls Offenbarungsinhalt zur Erfindung sind.

Fig. 1 zeigt eine erste Ausführungsform und Fig. 1a dazu eine Meßkurve.

Fig. 2 zeigt eine zweite Ausführungsform und Fig. 3 dazu die Meßkurve.

Fig. 4 zeigt eine Weiterbildung zu Fig. 2.

Fig. 5a–d zeigen weitere Positionierungsbeispiele.

Fig. 6a, b zeigen weitere Positionierungsbeispiele.

Fig. 7 zeigt einen Oberflächenwellen-Funksensor.

Fig. 7a, b zeigen eine alternative Ausführungsform zu Fig. 7.

Fig. 8a–d zeigen spezielle Meßvorrichtungen.

Fig. 9 zeigt eine bekannte Meßvorrichtung mit erfindungsgemäßem Funksensor.

Fig. 10 zeigt eine Alternative zur Fig. 9.

Fig. 11 zeigt einen Schwingungssensor.

Fig. 12 zeigt eine Anordnung mit mehreren Sensoren.

Fig. 13 zeigt eine Abfrageeinheit.

Fig. 14 zeigt eine spezielle Schaltung für Abfragen.

Fig. 15a–c zeigen Beispiele für Abfragesignale.

Fig. 16 zeigt ein bekanntes Kurvendiagramm.

Fig. 17 zeigt eine bekannte Meßeinrichtung.

Der Funksensor gemäß der Wahl und Definition nach der Erfindung ist geeignet, außerordentlich rasch (z. B. alle 10 Mikrosekunden) hintereinander Meßwerte liefern zu können. Dies hat zu einer im nachfolgenden beschriebenen, überraschenden Beobachtung/Erkenntnis geführt.

Die Fig. 1 zeigt einen erfindungsgemäßen Einbau eines nach der Erfindung ausgewählten Funksensors 10 im Bereich eines Profilelements 14. Vom Stand der Technik unter-

scheidet sich dies darin, daß allein dieser Sensor 10 ohne wie im Stand der Technik dazugehörige korrespondierende Bezugselemente (dort die Hall-Generatoren) auskommt. Nicht zuletzt ist die erfindungsgemäße Wahl der Art des Sensors und dieser Einbau im Reifen 2 nach Fig. 1 dahingehend vorteilhaft, daß keine hohen Anforderungen an die Exaktheit der Einbauposition zu stellen sind, weil hier der Sensor als Meßwerteaufnehmer in sich abgeschlossen wirkend ist. Dieser Umstand erlaubt es, den Sensor 10 als Kraftsensor auch nahe der Karkasse 11 einzubauen, wo nur noch Kräfte herrschen aber kaum eine nach dem Stand der Technik meßbare laterale Positionsveränderung 1 im Reifenaufbau auftritt. Mit 100 ist eine Antenne des Sensors 10 bezeichnet. Sie ist hier dem Prinzip nach dargestellt.

Es ist oben im Zusammenhang mit der Fig. 16 auf die (negative) Steigung der Kurve A im zweiten Bereich 2 hingewiesen worden. Im Stand der Technik ist das Maß der Verminderung (= Übergang in die Kurve B) dieser dort festgestellten Steigung für eine Schlußfolgerung hinsichtlich schwindenden Kraftschlusses ausgewertet worden. Mit der mit der Erfindung jedoch möglich gewordenen sehr hohen zeitlichen Auflösung der Meßwertfolge wurde festgestellt, daß schon vor signifikanter Abnahme der Steigung der Kurve A zwischen den beiden Extremwerten E1 und E2 ein wie in Fig. 1a gezeigter Kurvenverlauf B' bei beginnender Nässe/Vereisung zu erkennen ist, der schon vor Eintreten einer gefahrbringenden Kraftschlußminderung auftritt. Dieser stufenartige (St) Verlauf, der erst mit der Erfindung festgestellt wurde, ist ein Vorbote für eintretende Kraftschlußminderung. Das Auftreten dieser Stufe kann dementsprechend als Voraus-Warnung ausgewertet werden.

Es kann bei der Erfindung aber auch/zusätzlich die Steigung und/oder der Quotient der Steigungen vor und hinter der Stufe oder die Steigung der Stufe selbst ausgewertet werden.

Aus dem Abstand bzw. der Relation zwischen den hier gemessenen Werten E1 und E2 der Extrema kann die augenblickliche Belastung des Fahrzeugs ermittelt werden. Dies wird u. a. für die Steuerung des Bremsassistenten genutzt.

Bei der erfindungsgemäßen Verwendung eines Funksensors ist die Reichweite des Funksignals vergleichsweise wesentlich größer als bei der bekannten induktiven Signalübertragung. Die erfindungsgemäße Wahl eines Funksensors hat also auch den Vorteil, daß hinsichtlich der Anordnung von Sendeantenne und Empfangsantenne zueinander ohne weiteres auch größere Abstände zwischen der Antenne des Funksensors im Rad und der korrespondierenden Antenne am Fahrzeug vorliegen können. Insofern ist das System auch unabhängig vom Maß des Radeinschlages und/oder der Einfederung.

Die Fig. 2 zeigt gemäß einer Alternative der Erfindung eine andere Position eines erfindungsgemäß ausgewählten Funksensors 10 innerhalb des Gummis des Protektors 12 nahe der Karkasse 11 des Reifens 2. Mit jeweils 14a, 14b sind zwei benachbarte Profilelemente des Reifens 2 bezeichnet, die augenblicklich auf der Fahrbahn 3 aufliegen. Der Sensor 10 ist also hier im Bereich einer Profilrille 15, hier einer Querrille, angeordnet. Mit dieser Position des Sensors 10 läßt sich der Kraftfluß messen, der innerhalb des Protektors 12 zwischen diesen beiden auf der Fahrbahn aufliegenden Profilelementen 14 auftritt. In dieser Position ist der Sensor gegen mechanische Beschädigungen gut geschützt, und zwar auch unabhängig vom Maß der Abnutzung des Profils des Reifens.

Die Fig. 3 zeigt zur Fig. 2 gehörig das jeweilige Maß des Kraftflusses K, aufgetragen über dem Drehwinkel ϕ des Rades, d. h. dem Fortschreiten des Ablaufs des Reifens 2 auf der Fahrbahn 3. Mit L ist die Latschlänge des Reifens auf

der Fahrbahn eingetragen. Der dargestellte Kurvenverlauf K zeigt mit dem ausgezogenen Kurvenzug K1 das Sensorsignal, das bei einem guten Kraftschluß des Reifens auf der Fahrbahn zu erhalten ist. Die Kurve K2 (gestrichelt) zeigt den Kraftfluß bei geringerem Kraftschluß auf nasser Fahrbahn. In der Einlaufphase zum Latsch wird zunächst das Profilelement 14a in Richtung des Profilelements 14b verbogen, während das Profilelement 14b noch gerade steht. Zwischen diesen ergibt sich damit ein Druckkraftmaximum. Dann verbiegt sich auch das Profilelement 14b und diese Kraftspitze verschwindet. Kommt es dann etwa in der Mitte des Latsches zu der beobachteten Richtungsänderung der Deformation. Dann gibt es ein Zeitintervall, in dem die Deformation des Profilelements 14b derjenigen des Profilelements 14a nacheilt. Somit tritt im Bereich der Mitte die maximale Zugspannung im Bereich zwischen diesen beiden Profilelementen am Ort des Sensors 10 auf. Etwaige Antriebs- und Bremskräfte ergeben über den gesamten Latsch hinweg einen Gleichanteil bezüglich der Höhe der gemessenen Zugspannung.

Der Sensor 10, eingebaut in der in Fig. 2 gezeigten Position, integriert über alle dort tangential im Reifen 2 übertragenen Kräfte, die teils vom Protektor 12 und teils von der zu einem gewissen Maß elastischen Karkasse 11 übertragen werden. Im Gegensatz zur Verformungsmessung im Profilelement ist diese Anordnung und Messung nach Fig. 2 relativ unabhängig vom Maß der Reifenabnutzung. Es ergeben sich dabei auch geringere Unterschiede zwischen Reifen mit einerseits Sommerprofil und andererseits Winterprofil, die wahlweise an ein und demselben Fahrzeug mit ein und derselben Auswerte- und Bewertungseinrichtung benutzt werden. Da hier der Kraftfluß gemessen wird, ist der erfindungsgemäß verwendete Sensor auch für profillose Reifen verwendbar.

Die Fig. 4 zeigt zur Fig. 2 eine Weiterbildung mit einer Anordnung des Sensors 10 innerhalb des Reifens 2, bezogen auf die Karkasse 11. Wie dargestellt, besitzt dieser Sensor 10 als Zusatz zur Aufnahme und Weiterleitung von Kräften streifen- oder draht-/stabförmige Metallteile 101 und 102. Wie gezeigt, sind diese Metallteile 101, 102 im Reifen im Bereich jeweils einer Seite der Querrille 15 des Profils einvulkanisiert. Verformung der Profilelemente 14a und 14b zueinander, d. h. beiderseits der Profilrille 15, wirken auf diese Metallteile 101 und 102 am Ort derselben im jeweiligen Profilelement 14. Diese Einwirkung auf die Metallteile wird auf den eigentlichen Meßteil des Sensors 10 übertragen, wie dies noch nachfolgend zu Ausführungsformen solcher Sensoren beschrieben ist.

Die Fig. 5a bis 5d zeigen weitere Positionierungen eines erfindungsgemäßen Sensors 10. Da ein erfindungsgemäß verwendeter Funksensor nur minimale Meß-Auslenkung (Dehnung, Stauchung, Biegung etc.) hat, kann dieser sogar innerhalb der Karkasse 11 plaziert sein. Bei Verwendung eines Funksensors mit einem Zusatz, der die nicht elektrische zu messende physikalische Größe in eine elektrische Größe umsetzt, genügt es, diesen den eigentlichen Meßwert erfassenden Zusatz an der Meßstelle zu positionieren und der eigentliche Funksensor kann mit entsprechender Leitungsverbindung von diesem Ort auch etwas entfernt angeordnet sein. Zu solchen Ausführungen eines Funksensors mit einem den Meßwert umsetzenden Zusatz sei auch auf die noch zu beschreibende Fig. 7 hingewiesen.

Benutzt man einen auf Biegung ansprechenden Funksensor in einer der Fig. 5a bis 5d gezeigten Positionierung (mit oder ohne die noch nachfolgend zur Fig. 9 näher beschriebenen Kraftübertragungsbleche 31 bzw. 32) kann man bei nicht vorliegender Belastung im Reifen-Latsch zusätzlich aus der Wölbung der Laufläche den Reifendruck messen.

Weitere Möglichkeiten der Kraftschlußmessung sind, den Kraftfluß mit an entsprechender Stelle angebrachtem Funksensor 10 oder dort positioniertem, diesem zugeordneten meßwertsensitivem Zusatz auch abseits des Profilbereichs z. B. an der Reifenseite oder auch im Bereich zwischen dem Reifen und der Felge/dem Felgenhorn zu messen oder den Kraftfluß aufgrund des auftretenden Kraftübergangs auch an der Achse oder anderen Antriebsteilen zu erfassen.

Ein Sensor 10 kann (etwa wie die Permanentmagneten im Stand der Technik) z. B. einvulkanisiert sein.

Im Vorangehenden ist von "einem" Sensor 10 die Rede. Entsprechend diesem einen Sensor kann eine mehr oder weniger große Anzahl solcher Sensoren auf den Umfang des Reifens, d. h. auf den umlaufenden Protektor, auf mehrere Profilelemente oder auf die Karkasse (entsprechend Fig. 5) jeweils verteilt angeordnet vorgesehen sein. Durch entsprechende Wahl bzw. Ausgestaltung der Funksensoren hinsichtlich eines Antwortsignals mit zugeordneter Kodierung für den speziellen Sensor, können die vom jeweiligen Sensor zurückgefunken Meßwertsignale eindeutig einem jeweiligen der Sensoren zugeordnet werden.

Der bzw. die mehreren im Reifen eingebauten Sensoren haben jeweils eine einzelne oder ggfs. auch eine gemeinsame Antenne 100. Diese kann/können z. B. in der Seitenwand des Reifens einvulkanisiert sein. Probleme einer geeigneten Positionierung einer solchen Antenne bestehen für die erfindungsgemäß vorgesehenen Funksensoren nicht, weil, für die Funksensoren typisch, trotz kleinster elektrischer Signalleistung diesen Funksensoren eine relativ große Reichweite zu eigen ist. Im Falle einer Karkasse mit Metallfäden (Metallgürtelreifen) ist darauf zu achten, daß auch nur möglicherweise auftretende Störung der Signalübertragung auf dem Funkwege ausgeschlossen ist.

Ein Funksensor als Oberflächenwellen-Bauelement hat im Regelfall eine nur geringe Größe im Millimeter-Bereich bis zu etwa 1 cm Länge als größter Abmessung. Mit einer solchen Größe des Sensors kann die Positionierung desselben an der gewünschten Stelle im Reifen problemlos realisiert werden. Es können mit einem solchen Sensor Kräfte, Dehnungen/Stauchungen, Scher- und Biegebewegungen auf kleinstem Raum, d. h. auf Volumenelemente, beschränkt gemessen werden.

Wie die Fig. 6a und 6b zeigen, können die erfindungsgemäß vorgesehenen Funksensoren 10 auch in einer zur Tangentialrichtung im wesentlichen orthogonalen Richtung ausgerichtet positioniert sein. Insbesondere mit einer Ausführung nach Fig. 6a können die Kräfte im Protektor 12 bzw. in der Karkasse 11 als Biegeeinwirkung auf den Sensor 10 gemessen werden. Wird hier insbesondere bei der Ausführung nach Fig. 6a ein Laufzeitsensor mit mehreren Reflektoren eingesetzt, so kann hier zusätzlich die vertikale Verteilung der Auslenkung im Protektor, insbesondere im Profilelement, gemessen werden. Der Sensor kann dabei an seinem einen Ende in der Karkasse fixiert sein.

Nachfolgend werden Erläuterungen zum Aufbau des eigentlichen Meßsensors gegeben, der bei der Erfindung ein wie definierter Funksensor ist.

Es ist bereits oben eine Definition für den Funksensor gegeben worden, nämlich daß es sich um ein elektronisches Bauelement handelt, das akkumulierende Speichereigenschaft für einen empfangenen Abfrage-Signalsburst besitzt. Mit dieser gespeicherten Energie ist dieser Funksensor in der Lage (ohne weitere Energiezufuhr), ein Antwortsignal auf dem Funkweg zurückzusenden. Wichtige Beispiele solcher Funksensoren sind mit Oberflächenwellen, Volumenwellen und dgl. akustischen Wellen arbeitende Oberflächenwellen-Bauelemente wie sie u. a. aus den oben genannten Druckschriften bekannt sind. Ein wesentliches Charakteri-

stikum derselben ist, daß das Antwortsignal zeitverzögert auf das Abfragesignal folgt, also durch dieses nicht gestört wird.

Solche Oberflächenwellen-Bauelemente können durch direkte Beeinflussung ihrer Eigenschaft, insbesondere der Ausbreitung der akustischen Welle, als direkt messende Sensoren für auch nicht elektrische physikalische Größen wie Kraft und Temperatur wirksam sein. Funksensoren mit Oberflächenwellen-Bauelement können aber auch so ausgeführt sein, daß sie mit wie schon erwähnten Zusätzen diese Meßfunktion ausführen. Insbesondere ist hierzu als Zusatz eine angeschlossene Impedanz zu nennen, die einen durch die zu messende physikalische Größe jeweils eingestellten Werte annimmt.

Die Fig. 7 zeigt eine schematische Aufsicht eines auch impedanzbelastbaren Oberflächenwellen-Bauelements 70 des Sensors 10. Dieses ist im allgemeinen Falle ein Substratplättchen 71 aus piezoelektrischem Material, wie einkristallinem Lithiumniobat/-tantalat, Quarz oder dergleichen. Auch ferroelektrische flüssigkristalline Elastomere (FLCE) sind geeignet. Auf der Oberfläche des Substratplättchens sind für Oberflächenwellen-Elemente übliche (Interdigital-, Reflektor-) Elektrodenstrukturen 72 aufgebracht. Bekanntermaßen bestimmen außer den Materialeigenschaften vor allem das Design dieser Elektrodenstrukturen das generelle elektrische Hochfrequenzverhalten des Oberflächenwellen-Elements. Zum Beispiel eine durch Krafteinwirkung verursachte Dehnung, Verbiegung oder Verwindung des Substratplättchens ergibt im Frequenzverhalten oder dgl. entsprechende meßbare Veränderungen als vom Oberflächenwellen-Bauelement 70 direkt erfassbares Meßsignal einer derartigen mechanischen Verformung des Plättchens.

Ein Funksensor mit einem Oberflächenwellen-Bauelement 70 hat in dieser oder für Bauelemente dieser Art ähnlichen Ausführung z. B. nur relativ geringe Abmessungen mit z. B. bis etwa 1 cm Länge. Dieser Umstand ermöglicht es, mit einem solchen Element Kräfte mit hoher Ortsauflösung zu erfassen. Es kann die Oberflächenwellenstruktur insbesondere mit ihren Reflektorstrukturen 72 so ausgeführt sein, daß sogar über diese Abmessung des Bauelements 70 hinweg ortsaufgelöst Kräfte innerhalb der Strukturlänge aufgelöst gemessen werden können.

Da die mit der Elektrodenstruktur versehene Oberfläche des Substratplättchens an Luft (oder ein Schutzgas) angrenzen muß, ist ein solches Substratplättchen üblicherweise in einem Gehäuse 75 mit entsprechenden elektrischen Zuleitungen eingebaut.

Die als reflektierender Wandler 172, 172' ausgeführte Struktur dient dem Anschluß einer Impedanz 73, 73' als wie oben beschriebener Zusatz für den Fall, daß das Oberflächenwellen-Bauelement des Funksensors 10 nicht direkt die zu messende physikalische Meßgröße erfaßt oder erfassen soll.

Die Verwendung eines impedanzbelasteten Oberflächenwellen-Elements nach Fig. 7 bietet mehrere Vorteile. Man kann mehrere solche Wandler 172, 172' in dem Wellenausbreitungsweg W des Oberflächenwellen-Elements nach Fig. 7 vorsehen und an diese verschiedene externe Impedanzen 73, 73' anschließen. Eine solche externe Impedanz verändert das Reflexionsverhalten des Wandlers 172 in Betrag und Phase. Die anzuschließenden Impedanzen können Kapazitäten, Induktivitäten und/oder Widerstände sein, die durch die Beeinflussung durch die zu messende physikalische Meßgröße eine Änderung ihres Impedanzwertes erfahren.

Sollten bei der Anwendung eines solchen impedanzbelasteten Funksensors Schwierigkeiten auftreten, die durch einen in den Impedanzen fließenden hochfrequenten Strom verursacht sind, können solche Schwierigkeiten durch

Schaltungsmaßnahmen behoben werden. Für viele Anwendungen ist jedoch die Trennung des hochfrequenten Übertragungs- und Sensorsignals vom eigentlichen Meßwertnehmer-Signal von Vorteil. Dazu kann, wie die Fig. 7 ebenfalls zeigt, einerseits aus der Antennenspannung durch Gleichrichtung 370 eine Gleichspannung gewonnen werden, die durch zur Arbeitspunkteinstellung 371 eines meßwertsensitiven Bauelements 373 verwendet wird. Dieses ist die eigentliche belastende Impedanz für den reflektierenden Wandler 172'. Diese Impedanz kann als Widerstand und auch als Kapazitätsdiode, als Feldeffekttransistor etc. ausgeführt sein. Die Arbeitspunkteinstellung und damit die Einstellung der reflexionsbestimmenden Impedanz 373 erfolgt somit mit Gleichspannung.

Die Meßgröße am Spannungsteiler 371/373 wird der Schaltung (73') zugeführt. Die der Meßgröße (373) entsprechende Gleichspannung liegt dort zwischen den Mittelanzapfungen der Induktivität 372 und den spannungsabhängig variablen Varakterdioden Va, Vb, und zwar hochfrequenz-entkoppelt. Dies erlaubt lange Leitungen 374 zwischen dieser Schaltung (mit den Varakterdioden) und der meßwertsensitiven Impedanz 373. Hingegen sind die Leitungslängen zwischen den Varakterdioden und dem Wandler 172' des Bauelementes 70 kurz bemessen zu halten.

Wird ein solcher Funksensor (nach Fig. 7) mit mehr als einem Wandler 172, 172' ausgerüstet, so können ihm entsprechend mehrere Impedanzen angeschlossen werden. Ein einzelner Funksensor kann somit Informationen über mehrere (mit den jeweiligen meßwertsensitiven Impedanzen zu erfassende) physikalische Größen messen, z. B. Temperatur, Schwingung, Kraftschluß, Verschleiß und dgl., indem sein Oberflächenwellen-Element entsprechend viele reflektierende Wandler 172 aufweist, an die in gleicher Anzahl meßsensitive Impedanzen angeschlossen sind.

Voranstehend sind Funksensoren mit Oberflächenwellen-Bauelementen beschrieben worden, mit denen direkte Messung und indirekte Messung ausgeführt werden kann. Die direkte Messung besteht darin, daß die Meßgröße unmittelbar auf insbesondere das Substratplättchen des Oberflächenwellen-Bauteils einwirkt. Die indirekte Messung ist die über eine wie ausführlich beschriebene Impedanzbelastung. Mit der Erfindung kann die Meßwertfassung verschiedener Meßwertgrößen mit ein und demselben Funksensor mit dessen Oberflächenwellen-Bauelement zum einen Teil als direkte Messung und zum anderen Teil als indirekte Messung mit Impedanzbelastung ausgeführt werden. Zum Beispiel kann der Kraftfluß direkt mit dem Oberflächenwellen-Bauelement erfaßt werden. Weitere gewünschte Meßwerte, z. B. über den Reifendruck, über Schwingungen, über Temperaturwert und dgl. können dann z. B. am vom Ort des Funksensors entferntem Ort mit dort angeordneter meßsensitiver Impedanz (373) aufgenommen und dem Oberflächenwellen-Element über eine Leitung (374) zugeführt werden.

Die Fig. 7a zeigt eine Ausführungsform eines Oberflächenwellen-Bauelements mit mehreren Spuren W1, W2, W3 für (im Gegensatz zur Fig. 7) spurenweise getrennte Signalerfassung mit den reflektierenden Wandlern 172a, 172b und 172c für den Anschluß einer jeweiligen meßwertsensitiven Impedanz, wie dies zur Fig. 7 beschrieben ist. Die Fig. 7c zeigt die Antwortsignale J1, J2, J3 auf das Abfragesignal J0. Die zeitliche Antwortfolge kennzeichnet den jeweiligen Wandler 172.

Im Voranstehenden ist die Detektion bzw. Messung einer jeweiligen Kraft bzw. eines Kraftflusses in im wesentlichen einer Richtung beschrieben, nämlich die durch die das gerichtete sensitive Vermögen des vorgesehenen Funksensors bzw. seines zur Meßwertfassung vorgesehenen Zusatzes für die indirekte Messung gegeben ist.

Zur Messung von zwei oder noch mehr Kraftkomponenten kann man auch entsprechend mehrere solche Oberflächenwellen-Strukturanordnungen, z. B. auch auf ein und demselben Substrat, vorsehen, die in jeweils einer dieser Komponenten-Richtungen ausgerichtet wirksam sind.

Es kann mit zwei solchen Strukturen die Kräfteverteilung in der Fläche des Latsch vollständig erfaßt werden. Sofern die erwähnten Meßzusätze eines Funksensors zum Erfassen der Kräfte verschiedener Richtungen genutzt werden, gilt das Voranstehende für diese Meßzusätze des Sensors. Aus dem zeitlichen Verhalten der gemessenen Kräfte in Fahrtrichtung (x-Komponente) können auch Beschleunigungs- und Bremskräfte erfaßt werden. Gemessene Querkräfte (y-Komponente) können zur Erfassung des Kurvenverhaltens des Reifens herangezogen werden. Ist auch noch eine Messung der z-Komponente vorgesehen, so kann aus dieser ein Maß für den Reifen-Auflagedruck abgeleitet werden. Die Meßwerte der verschiedenen Richtungskomponenten können durch entsprechende an sich bekannte Maßnahmen voneinander unterschieden werden. Mit Laufzeit-Sensoren kann Zeitorthogonalität genutzt werden. Bei resonanten Sensoren können dazu die unterschiedlich hohen Resonanzfrequenzen benutzt werden. Dabei kann durch das Anregesignal der Abfrage der eine oder die mehreren Sensoren gemeinsam mit der Funkenergie geladen werden und nach dem Ende dieser Anregung schwingen die Resonatoren mit ihrer jeweils eigenen Eigenfrequenz aus. Nach dem Empfang des über die Antenne zurückgefunkteten Sensor-Summensignals können die einzelnen Resonanzstellen, z. B. durch Anwendung einer Fourier-Transformation oder höherwertige Auswerterroutinen, ermittelt werden. Auf die Betragswerte der Kräfte kann aus dem Maß der jeweiligen Frequenzänderung geschlossen werden. Werden z. B. dispersive Sensoren eingesetzt, so kann bei diesen die Sensitivität über die Dispersionsrate eingestellt werden.

Die Verformung eines Profilelements 14 kann z. B. mit einer Ausführungsform nach Fig. 8a mit zwei Kapazitäten als Impedanzbelastungen des Oberflächenwellen-Funksensors 10 erfaßt werden. Dieser befindet sich in einem Gehäuse, das z. B. auf der Innenseite der Karkasse an dieser angebracht ist. Es ist eine Metallplatte 571, wie der Seitenansicht gemäß Fig. 8a zu entnehmen, im Gummi des Protektors 12 bzw. des Profilelements 14 einvulkanisiert. Wie gezeigt, sind dieser Platte zwei Platten 671 und 771 gegenüberstehend angeordnet. Letztere bilden mit der Platte 571 eine erste und eine zweite kapazitive Impedanz Z1, Z2. Diese beiden Impedanzen sind als Impedanzen 73 und 73' am Sensor 10 anzuschließen. Eine infolge einer Verformung des Protektor-/Profilelementgummis eintretende Verlagerung der Position der Platte 571 gegenüber der jeweiligen der Platten 671, 771 führt zu entsprechenden, im Regelfall unterschiedlichen Veränderungen der Impedanzen Z1 und Z2, die mit dem Funksensor erfaßt und auf dem Funkweg an die Auswertung übertragen werden können. In entsprechender Weise kann eine Torsion des Gummis als Drehwinkel erfaßt werden, wozu die Platten z. B. wie noch zur Fig. 9a beschrieben ausgeführt sein können.

Anstelle einer kapazitiven Meßwertfassung ist auch eine resistive mit leitfähigen Bereichen im Gummi vorsehbar, die infolge einer Profilverformung gedehnt oder gestaucht werden und dabei unterschiedlichen elektrischen Widerstand ergeben können. Die Fig. 8b zeigt eine Schemadarstellung zu einer solchen Ausführungsform, bei der elektrisch leitfähige Bereiche im Gummi des Protektors mit 572 bezeichnet sind.

Mit Hilfe eines wie in Fig. 7 beschriebenen impedanzbelasteten Sensors kann mit entsprechendem konstruktivem Aufbau z. B. auch der Reifenverschleiß in einfacher Weise

überwacht werden. Die Fig. 8c zeigt dem Schema nach eine solche Ausführungsform. Mit 178 ist eine im Gummi ein-vulkanisierte Halterungsplatte bezeichnet. An ihr sind zwei hier in Seitenansicht dargestellte Elektroden 179 ange-bracht, zwischen denen ein elektrisch resistives Material 180 elektrisch kontaktiert angeordnet ist. Diese Ausführung ist eine elektrische Impedanz mit Anschlüssen, die mit der Wandlerstruktur 172 eines Sensors nach Fig. 7 verbunden werden. Die Elektroden 179 können Metallstreifen, z. B. Stanniolbändchen, sein. Das resistive Material kann eine Widerstandsmasse sein, die z. B. nur bis zur zulässigen Ab-nützung des Profils reicht. Mit zunehmender Abnutzung des Profilelements 14 verbraucht sich dieser Impedanzkörper, er wird kleiner und sein elektrischer Impedanzwert verändert sich. Diese im Lauf der Zeit eintretende Widerstandserhö-hung kann mit dem daran angeschlossenen Sensor erfaßt werden und das Meßsignal (ebenso wie die gemessenen Kraftgrößen) auf dem Funkweg an die Auswertung übertra-gen werden. Das Auslesen dieses Sensors mit Gleichstrom, wie zur Fig. 7 beschrieben, ist vorteilhaft.

Die Fig. 8d zeigt den Aufbau einer temperatur- und be-schleunigungskompensierten Doppelmeßdose 121 für Gas-druck. Deren einzelne Anteile bestehen aus je einem Volum-en und je einer elastischen Membran 124, 125. Die Wan-derkapazitäten C1, C2 bilden leitende, von gegenüber der Dose elektrisch isolierte, in der Dose fest montierte Schei-ben 122, 123, die geringen Abstand zur Membran haben. Wird die Membran 125 durch den Gasdruck elastisch einge-drückt, so steigt die Wandlerkapazität. Die eine der beiden Meßdosen ist hermetisch abgeschlossen und mit einem Gas bestimmten Drucks gefüllt. Die andere Dose hat einen Druckausgleich 126 mittels einer Bohrung. Wird zur Aus-wertung die Differenz der Kapazitäten C1 und C2 herange-zogen, so werden die für die beiden Dosen gleichen thermi-schen Ausdehnungen kompensiert. Die thermisch hervor-gerufene Druckänderung des Gases in der Meßdose ist durch ihre Evakuierung beherrschbar. Das für die Doppelmeßdose anzuwendende kompensierende Differenzmeßverfahren kann für viele symmetrische Anwendungen benutzt werden.

Über die Leitungen 127 und 128 sind die Kapazitäten C1 und C2 mit einem jeweiligen Wandler 172 zu verbinden, um dort als Impedanzbelastung des Funksensors vorzuliegen. Diese Leitungen können auch mit den Wandlern zweier ver-schiedener Spuren W1 und W2 eines Funksensors mit ein-em Oberflächenwellen-Element nach Fig. 7a verbunden sein.

Die Fig. 9 zeigt eine Anwendung der Erfindung bei einem mechanisch-konstruktiven Aufbau des Standes der Technik. Mit 61 ist ein Stift bezeichnet, der mit einem Drehpunkt in der Karkasse 11 oder in einer Metallplatte 62 geführt ist. Der zugehörige Aufbau 63, der sich im Reifeninneren befindet, ist so ausgeführt, daß zusammen mit dem Stift 61 sich eine Biegebelastung des – anstelle der im Stand der Technik vor-gesehenen Hall-Generatoren – dort vorgesehenen Oberflä-chenwellen-Element 10 ergibt. Es findet hier eine direkte Messung mittels des Oberflächenwellen-Bauteils des Funksensors statt.

Für die dem konstruktiven Aufbau nach bekannten An-ordnung gibt es wegen der erfindungsgemäßen Ausrüstung mit Funksensoren 10 keine Probleme bezüglich des erfin-dungsgemäßen Betriebs und der Signalübertragung auf dem Funkweg.

Bei der Ausführung nach Fig. 9 tritt ein Effekt einer me-chanischen Übersetzung auf. Ähnliches kann auch bei einer Ausführungsform nach einer der Fig. 5a bis 5d vorgesehen sein, wie dies in diesen Figuren schon dargestellt ist. Die dort vorgesehenen Kraftübertragungsbleche oder -stifte 31 bzw. 32 dienen dazu, eine über eine größere Fläche hinweg

integrierte Kraftwirkung aufzunehmen und auf das Gehäuse des Sensors 10 bzw. das Substratplättchen desselben zur schon beschriebenen Kraftmessung zu übertragen. Insbe-sondere das Kraftübertragungsblech 32 ist dazu geeignet, Kräfte mit Transformationseffekt auf den eigentlichen Sen-sor 10 übertragen zu können.

Die Fig. 10 zeigt eine der Fig. 9 ähnliche Ausführungs-form mit jedoch indirekter Messung über Impedanzen. Die Fig. 10a zeigt in Aufsicht (Schnitt VI-VI) eine Aufteilung von Kondensatoren C1 bis C3, mit der Platte 160 als Gegen-elektrode. Diese Platte ist mit dem Stift 61 verbunden und entsprechend der Verformung des Profilelements 14 zusam-men mit einer erzwungenen Schwenkbewegung des Stiftes schwenkbar gelagert. Die Kapazitäten C1 bis C3 ändern sich je nach Maß und Richtung der Verschwenkung des Stiftes.

Die Fig. 10 zeigt ein Beispiel einer Ausführungsform, bei der vorgesehen ist, verschiedene physikalische Größen des Reifens zu messen, hier die Profilverformung für den Kraft-schluß, den Reifendruck und die Reifenabnutzung, und diese Meßwerte mit ein und demselben Funksensor auf dem Funkwege in die Abfrageeinheit zu übertragen. In Fig. 10 ist die Anbringung eines (Reifenluft-)Druckmessers P, z. B. nach Fig. 8d, am Gehäuse G gezeigt, in dem sich der Funksensor 10 befindet. Mit 100 ist wieder die Antenne des Funksensors angedeutet. Mit R ist in Fig. 10 ein Reifenver-schleißsensor nach Fig. 8c wiedergegeben, der ebenfalls mit dem Funksensor 10 im Gehäuse G verbunden ist. Insoweit zeigt die Fig. 10 einen integralen Aufbau von mehreren meßwert-sensitiven Elementen mit dazu einem gemeinsa-men Funksensor 10.

Die Fig. 11 zeigt eine Vorrichtung 800 zur Messung von Schwingungen, wobei wiederum ein impedanzbelasteter Funksensor Anwendung findet. Diese umfaßt eine seismi-sche Masse 810, die an einer Platte 811 angebracht ist. Mit 812 ist eine der Platte 811 im Abstand gegenüberstehende Platte bezeichnet. Mit einer Gummimembran 813 ist der Raum zwischen diesen beiden Platten 811, 812 abgeschlos-sen. Dieser abgeschlossene Raum ist mit einem gelartigen Dielektrikum 814 gefüllt. Treten auf diese Vorrichtung nach Fig. 11 einwirkende Schwingungen auf, so führt die Masse 810 eine entsprechende Schwingungsbewegung aus, die zu Abstandsänderungen zwischen den Platten 811 und 812 führt. Diese Platten 811 und 812 sind als Kondensator wirk-sam und angeschlossen. Die sich ändernde Kapazität gibt Frequenz und Amplitude der auftretenden Schwingung wie-der. Diese Kapazitätsänderung wird als meß-sensitive Impe-danzgröße als Impedanzbelastung auf das Oberflächenwel-len-Bauelement nach Fig. 7 gegeben, wie dies auch schon zu den anderen Zusatz-Meßeinrichtungen des Funksensors 10 für indirekte Messung beschrieben ist.

Die Fig. 12 zeigt eine Anordnung, bei der eine niedrige Reichweite der Funkverbindung vorteilhaft zur Trennung von verschiedenen Sensoren dient, die im Reifen wie darge-stellt angeordnet sind. Der Sensor 10 dient z. B. zur wie be-schriebenen Erfassung des Kraftschlusses. Der Sensor 10' sei zur Messung von Druck und/oder Temperatur vorgese-hen. Der Sensor 10'' sei ein wie zur Fig. 11 beschriebener Schwingungssensor. Jeder dieser Sensoren hat eine eigene Antenne 100, 100', 100''. Bei wie mit dem Pfeil angegebene-m Umlauf des Rades mit dem Reifen 2 kommt nacheinan-der eine jede der Antennen in die Nähe der Abfrageantenne 200, die zu der in Fig. 13 beschriebenen Abfrageeinheit 9 führt.

Nachfolgend seien noch einige allgemeine Bemerkungen angebracht, die dem Fachmann für praktische Ausführun-gen der Erfindung und insbesondere der hier dargestellten Beispiele der Erfindung, nützlich sein können. Es ist be-kannt, daß der Kraftfluß zwischen Reifen und Fahrbahn

vollständig durch die augenblickliche Auflagefläche des Reifens (Reifenlatsch) auf der Fahrbahn gehen muß. Der Kraftfluß ist also ein Integral über die Kraftübertragung aller momentanen Auflagepunkte des Reifens. Mit der Erfindung können, offensichtlich anders als beim oben beschriebenen Stand der Technik, also der Gesamtkraftfluß des Reifenlatschs, genauer erfaßt werden, und zwar dies auch bei kleinflächigen Profilelementen, d. h. bei einem feinprofilierten Reifen, obwohl parallel viele benachbarte Profilelemente augenblicklich auf der Fahrbahn aufliegen. Lokale Straßenunebenheiten (Erhöhungen, Vertiefungen, deren Neigung zum Profilelement usw.), lokale Feuchte, Sandkörner oder ähnliches führen daher bei der Erfindung nicht zu Meßwertfehlern.

Wie gesagt, beruht dieser Vorteil der Erfindung darauf, daß der hier verwendete ausgewählte Sensortyp, nämlich z. B. das Oberflächenwellen-Element, so empfindlich ist, daß der Sensor auch nahe bzw. im Bereich der Karkasse angeordnet sein kann, wo die erwähnte integrale Wirkung aus der Auflage des Reifens auf der Fahrbahn speziell nach dem Prinzip der Erfindung meßbar ist. Die bei der Erfindung genutzte Idee, daß der Kraftschluß aller aktiven, d. h. augenblicklich kraftübertragenden Profilelemente des Reifenlatsches sich in den Bereich der Karkasse hinein transformieren, ergibt ein Meßergebnis, das wenig vom Zufall beeinflusst ist und Auftreten einer Verringerung der Reifenhaftung auf der Straße messen und signalisieren kann. Dabei ist davon ausgegangen, daß die einzelnen Drähte z. B. eines Stahlgürtels des Reifens im Gummi nicht rutschen. Dies kann im übrigen auch durch entsprechende Oberflächengestaltung der Drähte (siehe Eisen im Stahlbeton) verbessert werden. Die Gummischicht zwischen den Profilelementen (Verformungswege typisch kleiner/gleich 1 mm) und dem wenig elastischen Stahlgürtel der Karkasse (Dehnung im μm -Bereich) wirkt hier wie ein großflächiger Transformationskörper in der Größe der augenblicklichen Reifenauflagefläche. Bei der Erfindung kann also ein relativ kleinflächiger Sensor, wie dies die funkauslesbaren Oberflächenwellen-Sensoren sind, relativ dicht oder direkt im Bereich der Karkasse bzw. des Stahlgürtels den Kraftschluß messen, der dagegen wesentlich großflächiger über die Berührungsfläche zwischen Reifen und Fahrbahn verteilt auftritt.

Bei den vorangehenden Ausführungen ist immer von einem Reifen (des Fahrzeugs) gesprochen worden. Zweckmäßig kann es sein, entsprechend der Erfindung Sensoren an den Reifen aller vier Räder des Fahrzeugs vorzusehen. Für jedes Rad bzw. dessen Reifen wird dazu im jeweiligen Radhaus eine eigene Abfrageantenne 100 mit Zuleitung zu einem gemeinsamen Auswertegerät vorgesehen. Bei nur einem vorhandenen Abfragegerät kann eine zeitlich nacheinander erfolgende Abfrage der Reifen der einzelnen Räder vorgesehen sein. Werden besonders ausgewählte Sensoren für die einzelnen Reifen aufgewendet, z. B. zeitlich orthogonale oder frequenzorthogonale Sensoren, so können alle Sensoren auch gleichzeitig und ggfs. auch von nur einer gemeinsamen Antenne aus abgefragt werden.

Es sei darauf hingewiesen, daß im Regelfall die für ein erfindungsgemäßes System verwendeten Leitungen abgeschirmte Leitungen oder Twisted-Pair-Kabel sein sollten, damit eingestreute Störungen des Systems der Erfindung vermieden sind.

Es seien hier nachfolgend noch einige Angaben zu den bei der Erfindung verwendeten Funksensoren als Sensoren 10 der Erfindung gemacht. Ein Funksensor als akustischer Oberflächenwellen-Sensor besteht aus einem piezoelektrischen Substrat, auf dessen (einer) Oberfläche metallische Elektrodenstrukturen, vorzugsweise in der Art interdigitaler Strukturen, aufgebracht sind. Durch Anregung mit einem

hochfrequenten elektrischen Signal werden in der Oberfläche des Substrats akustische Wellen erzeugt. Diese Wellen breiten sich in der Oberfläche aus, werden durch spezielle metallische Strukturen verändert, reflektiert usw. Als Laufzeitsensoren ausgebildete Oberflächenwellen-Sensoren antworten auf eine hochfrequente Impulsanregung mit einem Antwortsignal, in dem die serielle Kennung ihrer Elektrodenstrukturen enthalten ist. Lediglich der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, daß solche für die Erfindung zu verwendenden Funksensoren auch mit Volumenwellen, magnetostatischen Wellen und dgl. arbeiten können, die hier in den Begriff Oberflächenwelle eingeschlossen sein sollen. Eine mechanische Beeinflussung eines Laufzeitsensors durch die zu messende Größe verursacht je nach Aufbau prinzip desselben eine Veränderung der Ausbreitungsgeschwindigkeit und Dämpfung des verwendeten Wellentyps und damit Zeitpunkt, Amplitude und Phasenlage der reflektierten Signale. Ein System zur Fernabfrage eines Laufzeitsensors muß somit neben einer Einrichtung zum Anregen vor allem eine Vorrichtung zum Messen von Laufzeiten, Amplituden und Phasenlagen enthalten. Eine andere Spezies für die Erfindung in Frage kommender Oberflächenwellen-Sensorelemente sind resonante Sensorelemente. Wie bei drahtlosen Mikrowellenresonator-Erkennungssystemen wird dabei ein Resonator einem hochfrequenten Funkfeld ausgesetzt. Anders als beim Mikrowellenresonator jedoch wird bei resonanten Funksensoren nicht die Absorption bei der Resonanzfrequenz gemessen. Besitzen die verwendeten resonanten Strukturen eine hinreichend hohe Güte und haben somit eine durchaus resultierende lange Ausschwingzeit, so werden die resonanten Funksensoren mit Energie im Bereich der Resonanzfrequenz gepumpt. Das beim Ausschwingen über die Antenne abgestrahlte Signale kann dadurch gemessen und zur Auswertung herangezogen werden. Als resonante Strukturen eignen sich z. B. hervorragend die Oberflächenwellenresonatoren aber auch Volumenschwinger und andere resonierende Strukturen hoher Güte. Eine Beeinflussung eines resonanten Funksensors, insbesondere eines Oberflächenwellen-Resonators, durch die zu messende Größe, verursacht eine Veränderung der Resonanzfrequenz und damit der Frequenz des während des Ausschwingens abgestrahlten Hochfrequenzsignals. Ein System zur Fernabfrage eines resonanten Funksensors muß somit neben einer Einrichtung zum Anregen vor allem eine Vorrichtung zum Messen der Frequenz enthalten.

Liegt die Resonanzfrequenz eines resonanten Funksensors (z. B. eines Volumenschwingers) derart niedrig, daß eine Antenne für diese Frequenz zu große Dimensionen bedingen würde, kann eine zusätzliche Mischung am Sensor vorteilhaft sein. In diesem Falle wird ein Hochfrequenzträger verwendet, der eine einfachere Antennenkonstruktion erlaubt. Dieser Träger wird nun im Abfragesystem mit der gewünschten Resonanzfrequenz moduliert. Der Sensor enthält nun zwischen der Antenne und Resonantenelement ein nicht-lineares passives Bauteil, das die Differenzfrequenz erzeugt. Ein solches Bauteil ist z. B. eine Diode. Mit dieser Differenzfrequenz wird das resonante Element (z. B. der Volumenschwinger) gespeist. Zum Auslesen des Funksensors wird am Sender die Modulation abgeschaltet, der Träger jedoch weiter gesendet. Das Sensorsignal moduliert in diesem Falle am nicht-linearen Bauteil (z. B. der Diode) den Träger. Dieses modulierte Signal wird vom Abfragesystem empfangen und ausgewertet.

Wie auch aus den vorangehenden Ausführungen hervorgeht, ist für die Erfindung zum drahtlosen Auslesen dieser Funksensoren (jeweils) eine Abfrageeinheit notwendig. Diese Abfrageeinheit(en) ist/sind sowohl von der Funktion als auch vom Aufbau her einem RADAR ähnlich. Für die

Erfindung können dementsprechend praktisch alle im Stand der Technik bekannten Realisierungen eines Radars zum Fernauslesen eines Funksensors verwendet werden. Dies kann ein Puls-Radar, ein FMCW-Radar, ein Pulskompressions-Radar, eine direkte Zeitmessung wie TDC oder dgl. sein. Es können auch im Frequenzbereich arbeitende Systeme (wie z. B. Netzwerkanalysatoren) benutzt werden. Zwischenformen sind ebenso für die Erfindung verwendbar.

Nachfolgend sei die Fig. 13 beschrieben, die das System und eine für die Erfindung verwendbare Abfrageeinheit 9, die nach dem Puls-Radar-Prinzip arbeitet und im Fahrzeug angeordnet ist, zeigt. Mit 91 ist der Oszillator für das Frequenzsignal, mit 92 der Sendeverstärker, mit 93 ein rauscharmer Empfangsverstärker, mit 94 ein Phasenglied und mit 95 ein Analog-Digitalwandler bezeichnet. Ein Puls-Taktgeber 96 dient der Impulssteuerung. Mit 97 und 98 sind Schalterstufen bezeichnet. Die Antenne 200 ist mit der Abfrageeinheit 9 verbunden. Mit 100 ist die Antenne des Sensors 10, bezeichnet, der sich im Reifen befindet. Der Mikrocontroller 99 dient der Informationsausgabe.

Es ist bereits oben darauf hingewiesen worden, für die eingesetzten Funksensoren eine Antenne 100 vorzusehen. Es kann jeder einzelne Sensor eine eigene Antenne 100 haben. Es können auch mehrere Sensoren eines Reifens eine gemeinsame Antenne zugeordnet haben. Die im Fahrzeug anzubringende Abfrageantenne 200 ist vorzugsweise im jeweiligen Radhaus des jeweiligen Rades angeordnet. An sich haben die Funksensoren eine (wie oben schon erwähnte) relativ hohe Reichweite, so daß die Positionierung der Antenne 200 relativ problemlos ist. Liegt jedoch eine nur geringe Reichweite der Funksensoren vor, kann diese, dann zum Vorteil, auch zum voneinander getrennten Signalempfang mehrerer Sensoren ein und desselben Reifens genutzt werden.

Die Anwendung des RADAR-Prinzips nach Fig. 13 verlangt in vielen Fällen induktivitäts- und kopplungsarme Aufbauten, Schirmungen und z. B. für Übergänge auch Symmetrierglieder. Nachfolgend wird mit der Fig. 14 eine Schaltung beschrieben, mit der für langsame Signale diese Notwendigkeit entfällt. Die Fig. 14 zeigt einen hybriden Aufbau, z. B. in Flipchip-Technologie. Diese Schaltung ist auf mit Gleichstrom zu betreibende oder einen solchen liefernde Meßwandler zugeschnitten. Für die schon weiter oben beschriebene Gleichrichtung der Antennenspannung dienen die Gleichrichterioden D_G . Zur Glättung bzw. Spannungsspeicherung ist der Ladekondensator C_L vorgesehen. Diese Kondensatorspannung wird an eine Ausgangsklemme U_0 geführt und wird im Oberflächenwellen-Bauelement am jeweiligen der für den Anschluß der Lastimpedanzen vorgesehenen reflektierenden Wandler gemessen. Die Messung der Gleichspannungen an den Wandlern erfolgt durch von den Gleichspannungen hervorgerufene Kapazitätsänderungen der Varakterioden $V1, V2$, die die Lastimpedanzen der Wandler der Oberflächenwellen-Bauelemente bei der Betriebsfrequenz sind. Die Varakterioden sind linearisiert, d. h. für Gleichspannungen in Sperrichtung parallel und für die Betriebsfrequenz in Serie geschaltet. Um ohne Wechselstrombelastung des Wandlers beide Dioden für niedrige Frequenzen einseitig an Masse zu legen, ist eine zum Wandler parallelliegende Induktivität L vorgesehen. Es kann dies auch ein parallelliegender hochohmiger Widerstand sein. Zur Trennung der Betriebsfrequenz von den Gleichspannungs-Meßeingängen $G1, G2$ ist ebenfalls eine Induktivität L bzw. ein hochohmiger Widerstand vorgesehen. Mit R_M ist in Fig. 14 der einseitig an Masse liegende Widerstand als meß-sensitive Impedanz bezeichnet. Zusammen mit dem Widerstand R_V bildet er einen Spannungsteiler, wie auch schon zur Fig. 7 beschrieben.

Die Fig. 15 zeigt für eine Schaltung nach Fig. 14 geeignete Burst-Impulsformen als Abfrageimpulse. Die Fig. 15a zeigt kurze breitbandige Impulse mit der Mittenfrequenz f_m . Für Gleichspannungsquellen nach Fig. 14 müssen diese Impulse große Leistung haben.

Die Fig. 15b zeigt längere, schmalbandigere Burstimpulse für Abfrage bei verschiedenen Frequenzen f_i innerhalb des Frequenzbereichs des Oberflächenwellen-Bauelements. Die Länge dieser Impulse ist jedoch begrenzt mit der Abklingzeit der Reflexion, d. h. der doppelten größten Laufzeit der Verzögerungselemente. Daraus ergibt sich auch der minimale Abstand zwischen aufeinanderfolgenden Abfrageimpulsen für Impulsform-Auswertung.

Die Fig. 15c zeigt lange Pumpimpulse, zusätzlich zu den Abfrageimpulsen, nämlich zur Aufladung des Speicherkondensators C_L nach Fig. 14. Zusätzlich zum Pumpimpuls sind noch die Meßimpulse nach Fig. 15a oder 15b für die Impulsauswertung vorzusehen. Eine Auswertung durch schrittweise Frequenzänderung der Pumpimpulse ist dann durchführbar, wenn genügend Frequenzmeßpunkte im Zeitintervall stationärer Wandler- und Funkkanalparameter zu gewinnen sind. Für schnelle Vorgänge muß jedenfalls das Schema der Pumpimpulse mit nachfolgendem Meßimpuls nach Fig. 15c angewendet und der minimale Zeitabstand des Abklings eingehalten werden.

Patentansprüche

1. Sensorsystem für den Kraftschluß eines Fahrzeugreifens mit der Fahrbahn und ggfs. weitere Reifendaten angegebende Sensorsignale, mit einer Funk-Abfrageeinheit (9) mit Antenne (200) für auszusendende Hochfrequenz-Abfrageimpulse und Empfang der Antwortsignale und mit einem im Fahrzeugreifen eingebauten Funksensor (10) mit Antenne (100), wobei der Funksensor (10) so ausgebildet ist, daß dieser in einem Speicher (70) die Energie eines jeweiligen Abfrageimpulses zu speichern vermag und derart auf diesen Abfrageimpuls hin zeitverzögert ein zugehöriges Antwortsignal abgibt, in dem das jeweilige Sensorsignal enthalten ist, und dieses vom Abfrageimpuls ungestört in der Abfrageeinheit zu empfangen und zu einem Meßergebnis zu verarbeiten ist.
2. Sensorsystem nach Anspruch 1 mit einem Funksensor (10) mit einem LC-Energiespeicher.
3. Sensorsystem nach Anspruch 1 mit einem Funksensor (10) mit einem Oberflächenwellen-Bauelement (70) als Energiespeicher.
4. Sensorsystem nach Anspruch 3 mit einem impedanzbelastbaren Oberflächenwellen-Bauelement (Fig. 7, 7a) für den elektrischen Anschluß wenigstens einer meßwert-sensitiven Impedanz (73).
5. Sensorsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4 mit einer Abfrageeinheit (9) mit einem Aufbau nach Art eines RADAR.
6. Sensorsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4 mit einem Netzwerkanalysator als Abfrageeinheit (9).
7. Funksensor für ein System nach Anspruch 4 mit einem impedanzbelastbaren Oberflächenwellen-Bauelement (70) und mit einer für das Anschließen (172') einer jeweiligen Impedanz (73') vorgesehenen Schaltung (Fig. 7) mit einer Gleichrichterschaltung mit Ladekondensator (370, C_L) für der Antenne (100) zu entnehmender Gleichspannung, mit einem Spannungsteiler, bestehend aus einem Widerstand (371) und der meßwert-sensitiven Impedanz

- (373) und mit einer Schaltung aus einer Induktivität (372) und einer antiparallelen Schaltung von Varakterdioden (Va, Vb), die bezogen auf die Mittelanzapfung der Induktivität und die Mittelanzapfung zwischen den zwei Varakterdioden der meßwertsensitiven Impedanz (373) parallelgeschaltet sind, wobei die äußeren Anschlüsse der Induktivität und der Varakterdioden-Schaltung miteinander parallelgeschaltet mit den elektrischen Anschlüssen (172') des Oberflächenwellen-Bauelements für die Impedanzbelastung verbunden sind (Fig. 7).
8. Funksensor für ein System nach Anspruch 7 mit einer Hybrid-Schaltung nach Fig. 14.
9. Sensor für Kraftschlußmessung, eingebaut in einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 und/oder nach Anspruch 7 oder 8, wobei dieser Funksensor im Reifen nahe der Karkasse (11) im Bereich eines Profilelements (14) des Protektors (12) positioniert ist. (Fig. 1)
10. Sensor für Kraftflußmessung, eingebaut in einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 und/oder nach Anspruch 7 oder 8, wobei dieser Funksensor (10) nahe der Karkasse (11) im Protektor (12) zwischen zwei benachbarten Profilelementen (14a, 14b) positioniert ist. (Fig. 2)
11. Sensor für aus dem Kraftschluß sich ergebendem Kraftfluß im Reifen, eingebaut in diesen Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 und/oder nach Anspruch 7 oder 8, wobei dieser Funksensor (10) in oder im Bereich nahe der Karkasse (11) positioniert ist. (Fig. 5)
12. Sensor nach Anspruch 11, mit zusätzlichen Kraftverstärkungsblechen (31, 32).
13. Sensor nach einem der Ansprüche 3 oder 4 oder 7 bis 12 im Reifen positioniert eingebaut, wobei dieser Sensor (10) tangential bezogen auf die Laufrichtung des Reifens ausgerichtet ist.
14. Sensor nach einem der Ansprüche 3 oder 4 oder 7 bis 12 eingebaut in einem Reifen, wobei die Ausrichtung des Sensors (10) im wesentlichen parallel des Radius des Reifens ist. (Fig. 6)
15. Sensor für Kraftschluß-/Kraftfluß-Messung, eingebaut in einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 und/oder nach Anspruch 7 oder 8, wobei dieser Funksensor (10) im wesentlichen auf der Innenseite der Karkasse (11) des Reifens positioniert ist und dieser Funksensor (10) zusätzlich mit kraftübertragenden Mitteln (101, 102) ausgerüstet ist, die mindestens in die Karkasse (11) hereinreichen und die (101, 102) in deren dazwischenliegendem Bereich des Reifens auftretenden Kraftfluß auf den Funksensor (10) einwirkend auf diesen übertragen.
16. Sensor nach Anspruch 15, bei dem diese Mittel (101, 102) so positioniert sind, daß sie zwischen sich einen Bereich der Karkasse (11)/des Protektors (12) haben und in diesem Bereich auftretender Kraftfluß auf diese Mittel (101, 102) einwirkt.
17. In einem Reifen (2) für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 eingebaute Einrichtung (Fig. 9) mit einem Stab (61), der im Bereich der Karkasse (11) schwenkbar gelagert bis in ein Profilelement (14) hineinragt, wobei dieser Stab in dieser Einrichtung an seinem ins Reifeninnere gerichteten Ende mit als Biegeelemente (10', 10'') ausgebildeten Funksensoren nach einem der Ansprüche 3, 4, 7 oder 8 gekoppelt ist.
18. In einem Reifen (2) für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 eingebaute Einrichtung (Fig. 10) mit einem Stab (61), der im Bereich der Karkasse (11)

- schwenkbar gelagert bis in ein Profilelement (14) hineinragt, wobei dieser Stab an seinem ins Reifeninnere gerichteten Ende mit einer Platte (160) starr verbunden ist, die schwenkbar gelagert ist und die eine Elektrode von Kondensatoren (C1 bis C3) ist, wobei die anderen dieser Platte (160) gegenüberstehenden Elektroden dieser Kondensatoren mit Anschlüssen für Impedanzbelastungen des Funksensors (10) nach Anspruch 4, 7 oder 8 verbunden sind. (Fig. 10)
19. In einem Reifen (2) für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 eingebaute Einrichtung nach Anspruch 18 mit Meßeinrichtungen (121, R) für weitere Meßdaten des Reifens, wobei die zu diesen Einrichtungen (121, R) gehörenden meßsensitiven Elemente ebenfalls mit diesem Funksensor (10) zur integralen Meßwertauswertung aller der abgefragten Daten verbunden sind. (Fig. 10)
20. Impedanzbelastbarer Funksensor in einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 mit einem Funksensor nach Anspruch 4, 7 oder 8, elektrisch gekoppelt mit einer Anordnung mit wenigstens zwei Kapazitäten, deren gemeinsame Elektrode (571) derart im Gummi des Protektors schwenkbar ist und starr mit einem Stab (61) verbunden ist, der in ein Profilelement (14) hineinragt und mit Verformung des Profilelements verschwenkt wird, wodurch Kapazitätsveränderungen der Kapazitäten (C1 und C2) hervorgerufen werden. (Fig. 8)
21. In einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 mit einem Funksensor nach Anspruch 4, 7 oder 8 vorgesehener Verformungssensor mit im Gummi eines Profilelements (14) angeordneten druckabhängig elektrisch leitfähigen Elementen (572), die miteinander in Reihe geschaltet sind und mit ihrem gemeinsamen Mittelanschluß und ihrem jeweiligen alleinigen Anschluß als zwei Impedanzbelastungen mit dem Funksensor (10) verbunden sind. (Fig. 8b)
22. In einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 mit einem Funksensor nach Anspruch 4, 7 oder 8 vorgesehener Verschleißsensor, der ein Widerstandselement (180) aufweist, das mit Elektroden (179) kontaktiert und mit den Anschlüssen (172, 172') für die meßsensitive Impedanz im Funksensor (10) angeschlossen ist, wobei das Widerstandselement (180) im Profilelement (14) so positioniert ist, daß es mit Abrieb des Profilelements derart verkleinert wird, daß der zwischen den Elektroden (179) auftretende elektrische Widerstand ansteigt. (Fig. 8c)
23. In einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 mit einem Funksensor nach Anspruch 4, 7 oder 8 vorgesehener Schwingungssensor mit einer seismischen Masse (810), die mit einer Platte (811) verbunden ist, die die eine Elektrode eines aus zwei Elektroden bestehenden Kondensators ist, wobei zwischen diesen beiden Platten (811/812) in einem elastisch (813) abgeschlossenen Volumen ein gelartiges Dielektrikum (814) vorgesehen ist, wobei die elektrischen Anschlüsse dieser beiden als Kondensator wirkenden Platten mit dem Anschluß (172, 172') für die Impedanzbelastung des Funksensors (10) verbunden sind. (Fig. 11)
24. In einem Reifen für ein System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 mit einem Funksensor nach Anspruch 4, 7 oder 8, vorgesehene Druckmeßeinrichtung mit einer Doppel-Meßdose. (Fig. 8d)
25. Auswertung des Sensorsignals einer Kraftschluß-Messung in einem System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 bzw. eines Sensors/einer Einrichtung nach einem

der Ansprüche 7 bis 21, wobei die zwischen den bekannten Extremwerten (E1, E2) auftretende Steigung und deren Veränderung als Maß für sich ändernden Kraftschluß des Reifens (2) auf der Fahrbahn (3) ausgewertet wird.

26. Auswertung des Sensorsignals einer Kraftschluß-Messung in einem System nach einem der Ansprüche 1 bis 6 bzw. eines Sensors/einer Einrichtung nach einem der Ansprüche 7 bis 21, wobei eine mit abnehmendem Kraftschluß auftretende Stufe (St) im an sich bekannten Kurvenverlauf (Fig. 1a) als Anzeichen für beginnende Abnahme des Kraftschlusses (des Reibwertes) des Reifens (2) auf der Fahrbahn ausgewertet wird.

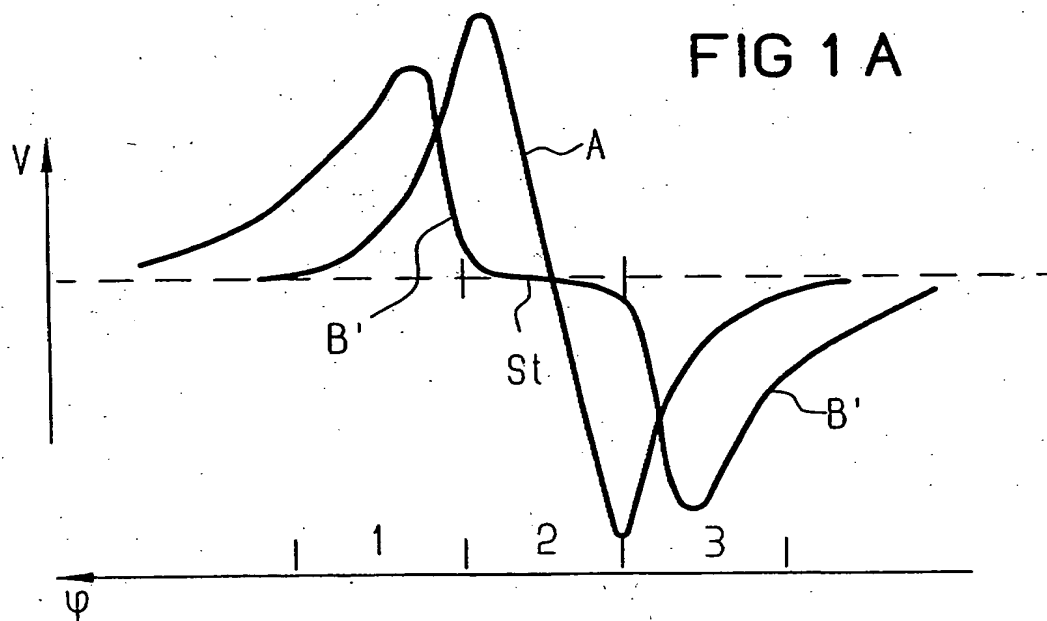
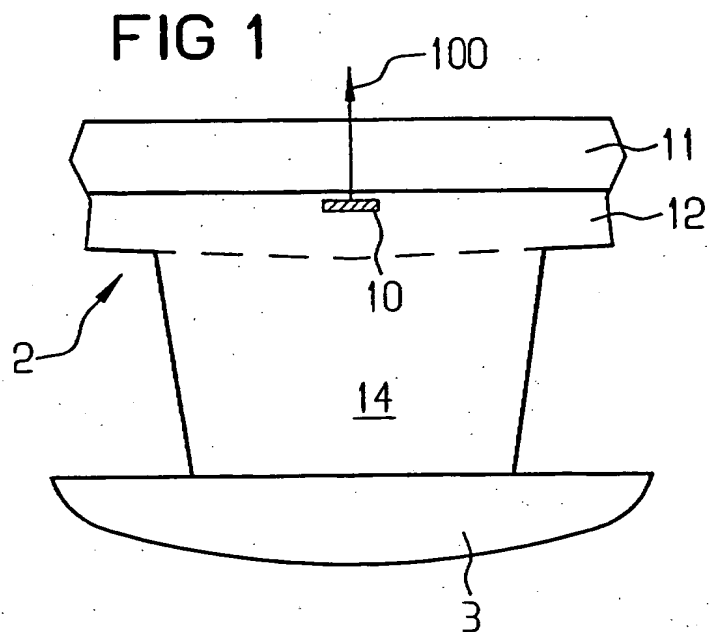
27. Auswertung des Sensorsignals einer Kraftschluß-Messung in einem System nach einem der Ansprüche 1 bis 8 bzw. eines Sensors/einer Einrichtung nach einem der Ansprüche 7 bis 21, wobei der Verlauf der sich ergebenden Meßkurve nach Fig. 3 dahingehend ausgewertet wird, daß eine signifikante Abnahme des Wertes des Kraftflusses zwischen den beiden Nulldurchgängen der Kurve als Maß für beginnende Minderung des Kraftschlusses gewertet wird.

28. Verwendung eines einzelnen Funksensors (10) nach einem der Ansprüche 3, 4, 7 oder 8 für die Funkübertragung der Meßwerte mehrerer verschiedener meßwert-sensitiver Impedanzen/mehrerer Meßeinrichtungen.

29. Ausführen des Abfragens und Empfangs vom jeweiligen Funksensor einer Meßeinrichtung zurückgefunfter Signale im Zeitintervall der Rotation des Reifens (2), in dem sich die Sensorantenne (100) und die Abfrageantenne (200) am nächsten sind. (Fig. 12)

Hierzu 12 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -



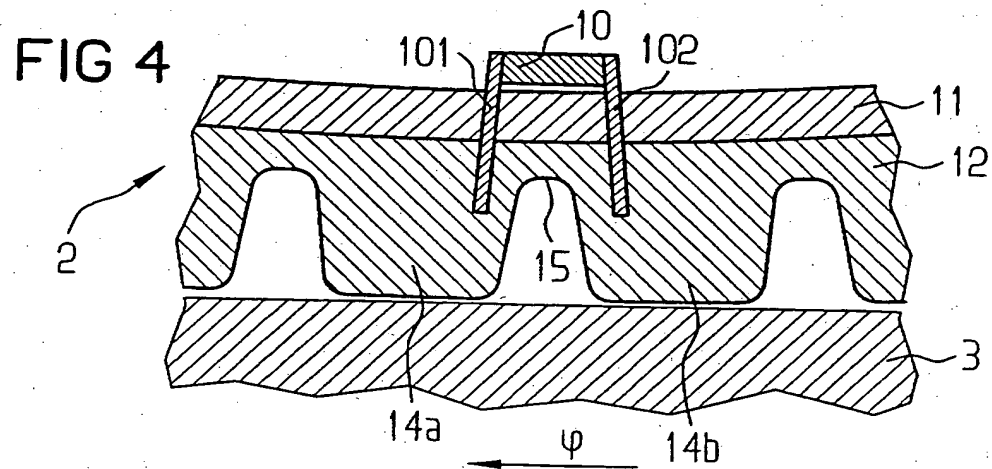
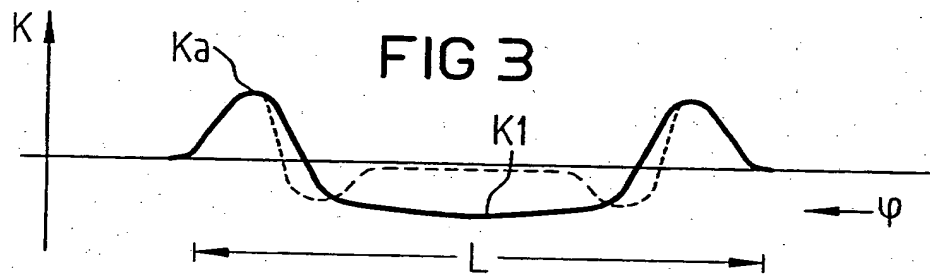
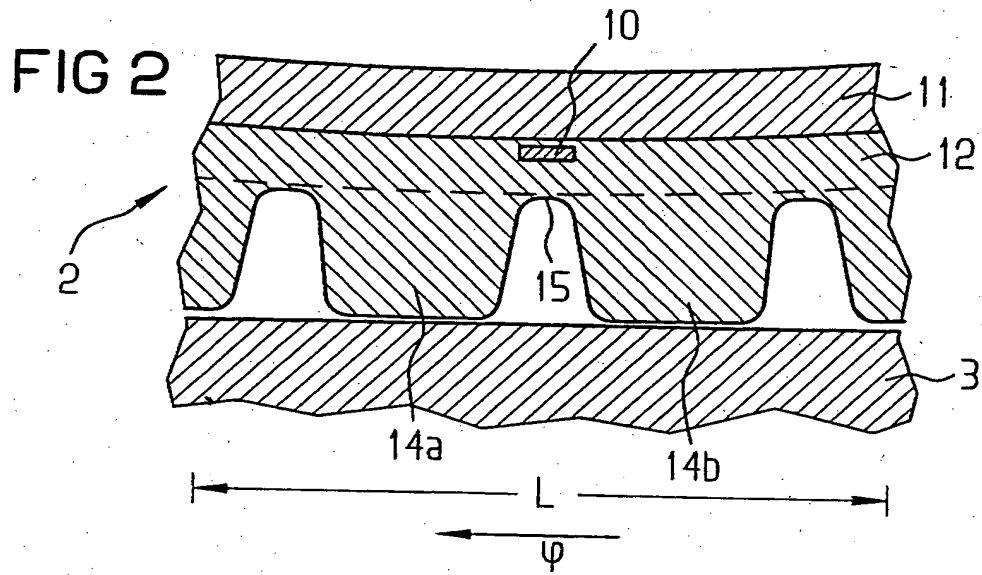


FIG 5A

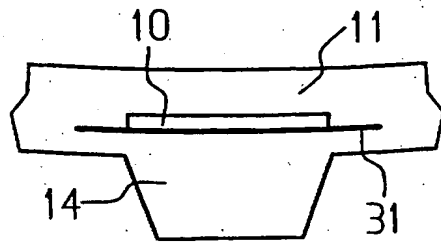


FIG 5B

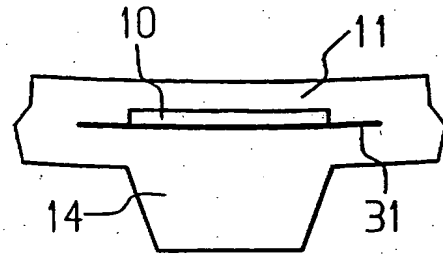


FIG 5C

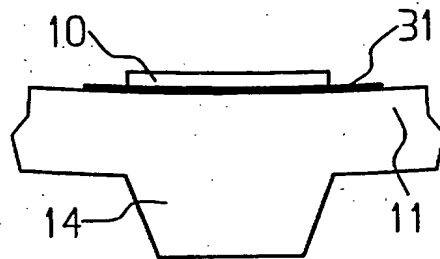


FIG 5D

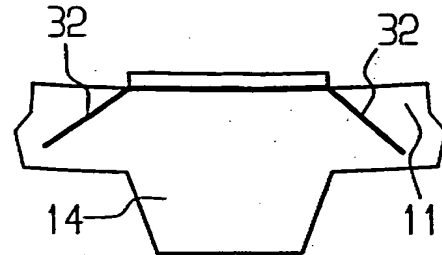


FIG 6A

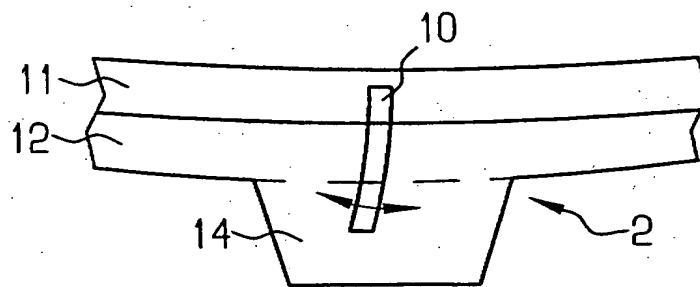


FIG 6B

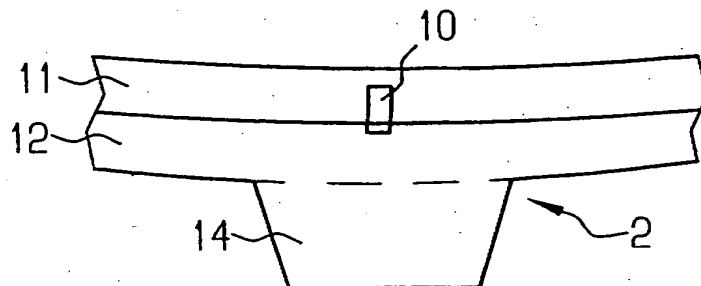


FIG 7

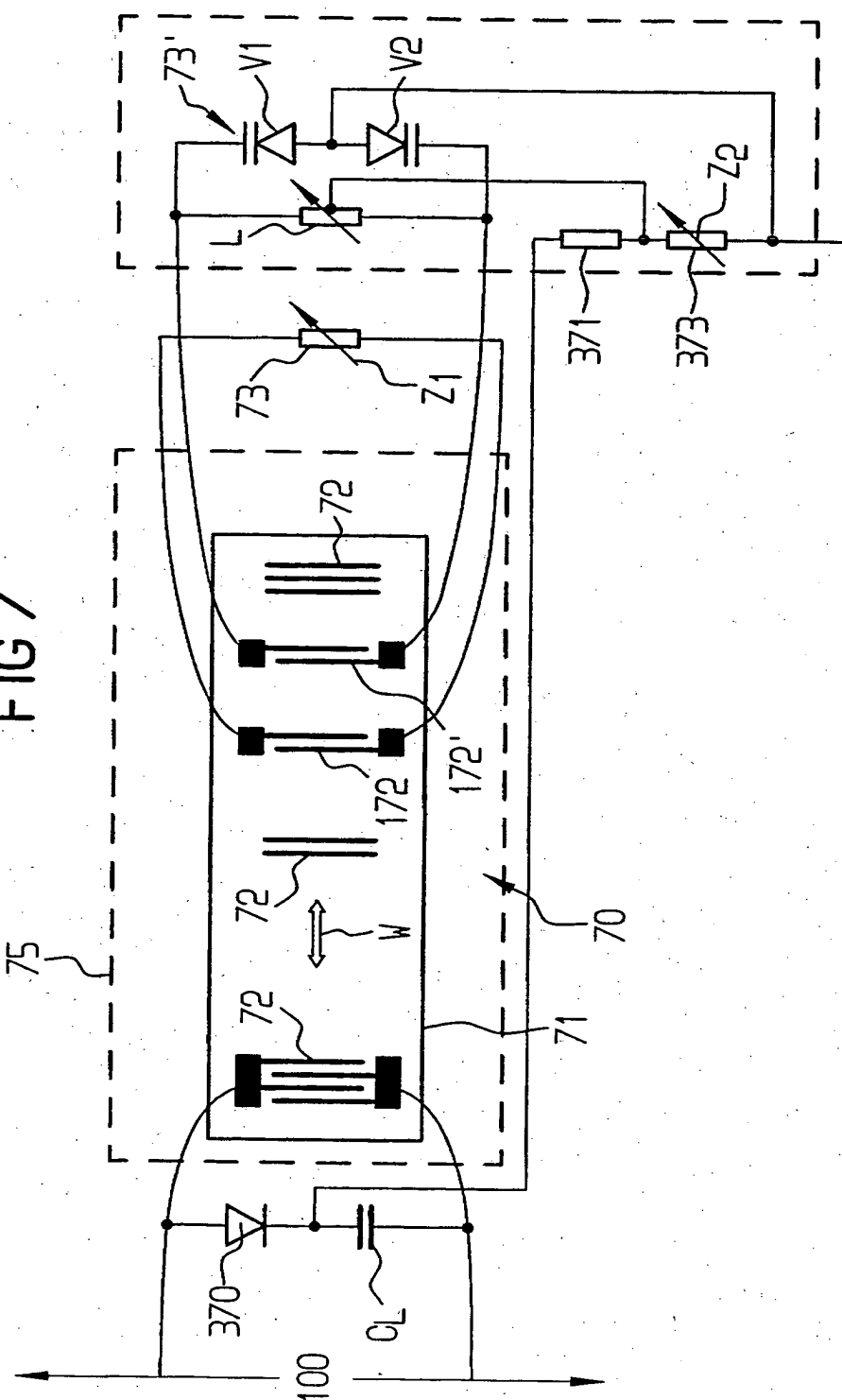


FIG 7A

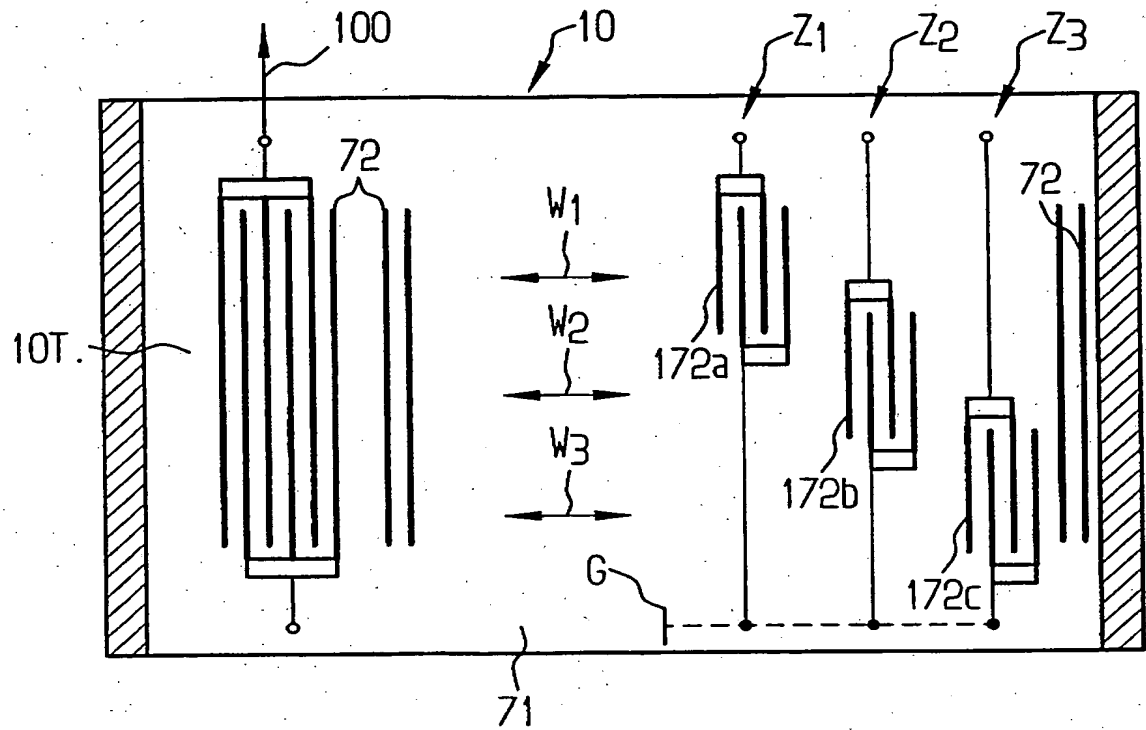
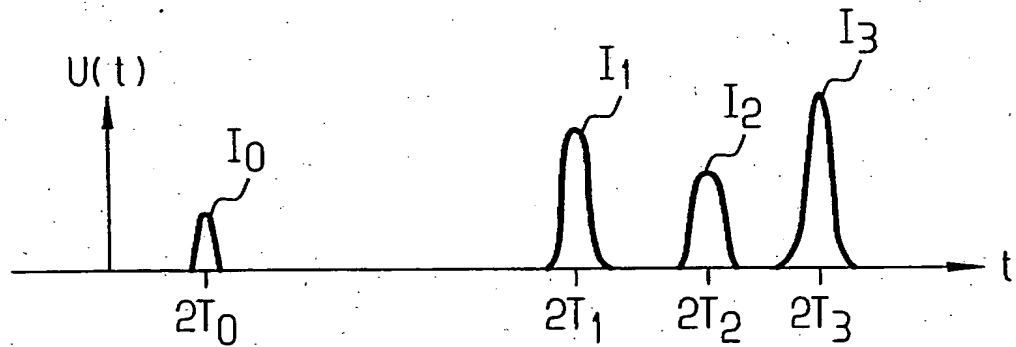


FIG 7B



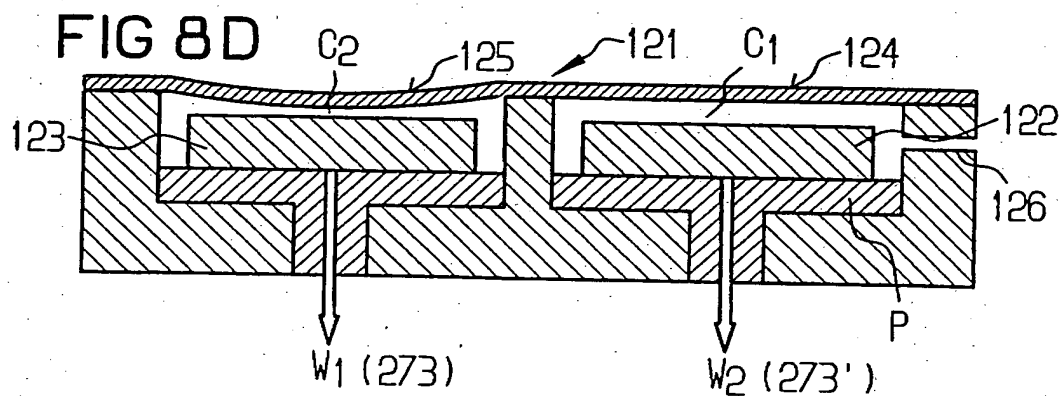
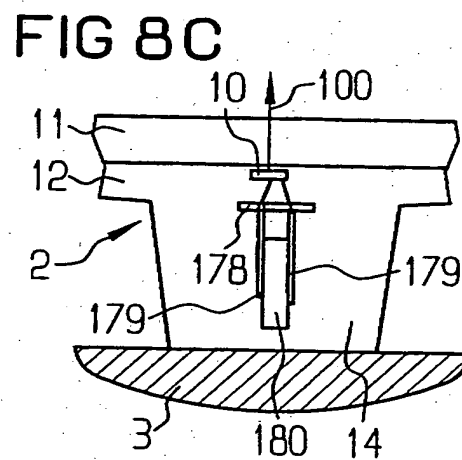
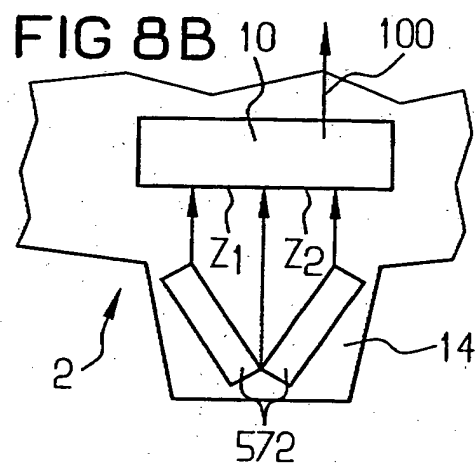
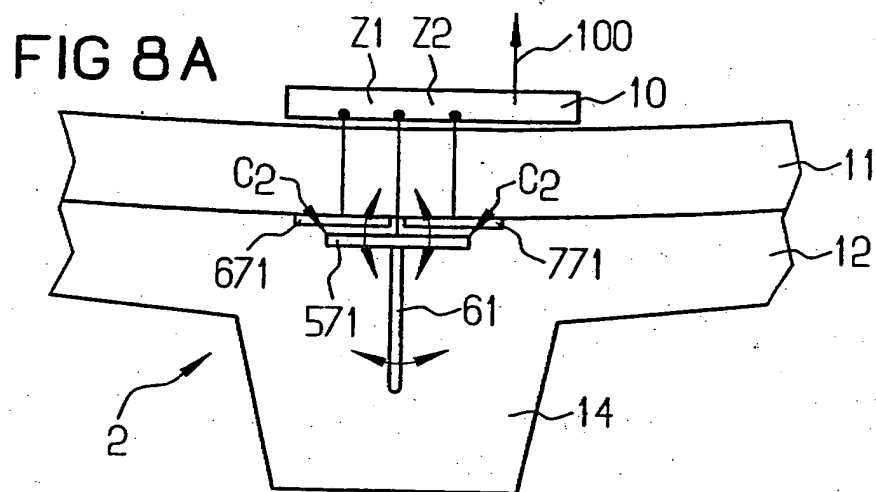


FIG 9

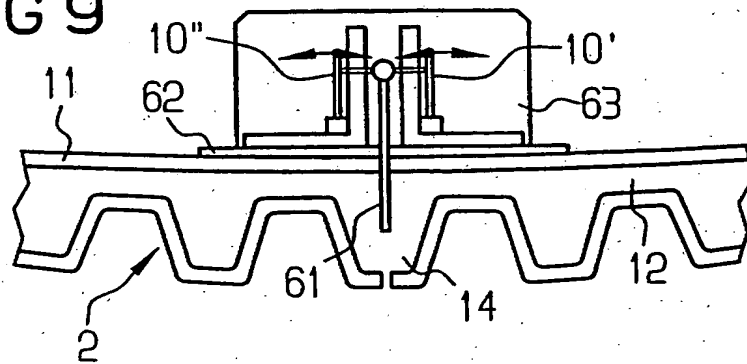


FIG 10

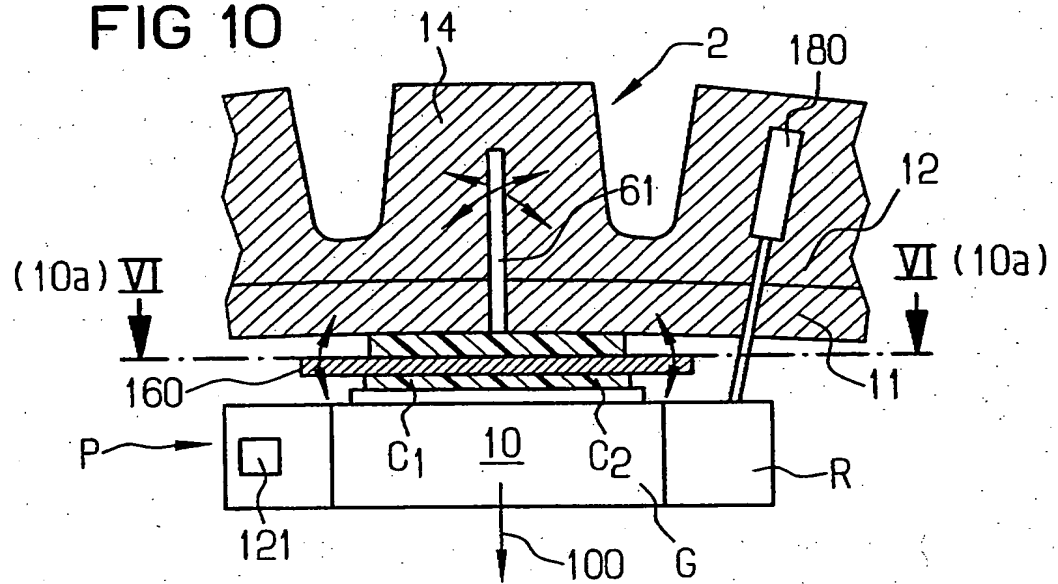


FIG 10A

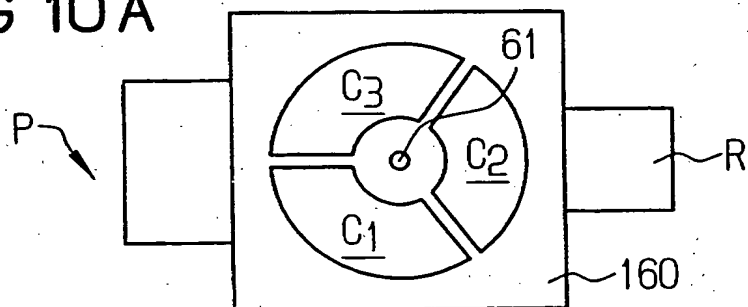


FIG 11

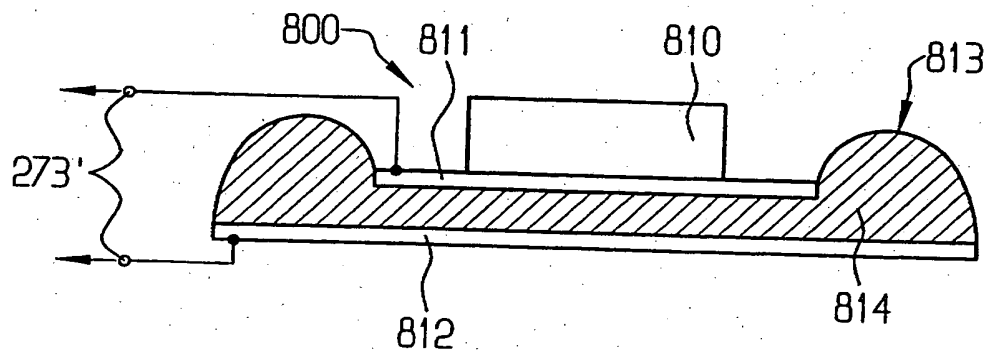


FIG 12

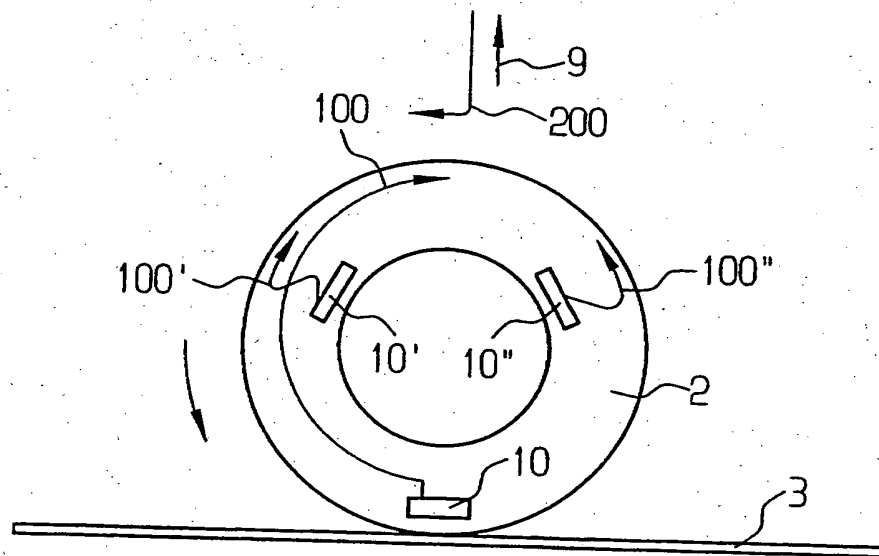


FIG 13

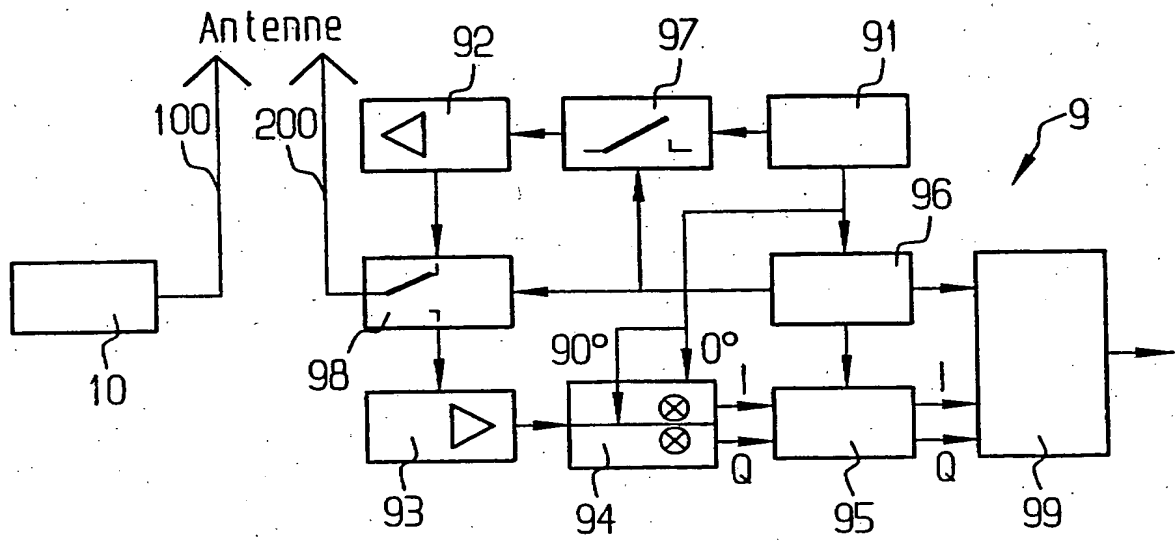


FIG 14

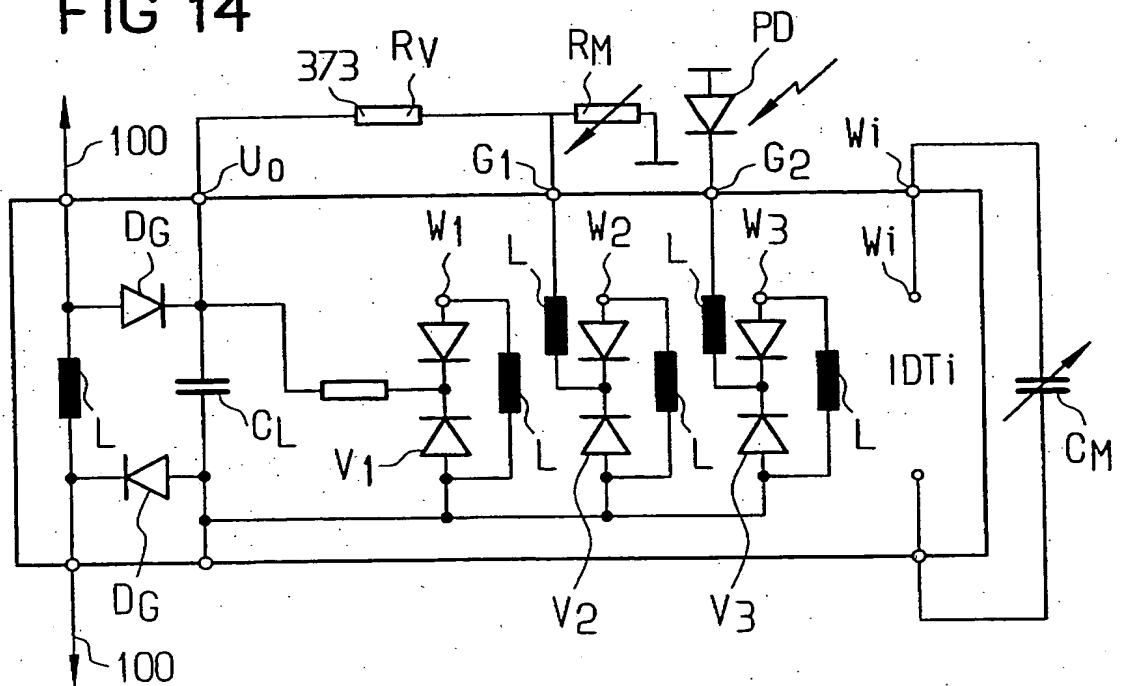


FIG 15A

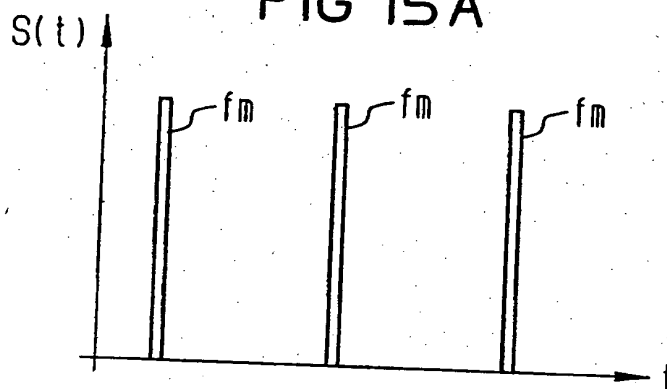


FIG 15B

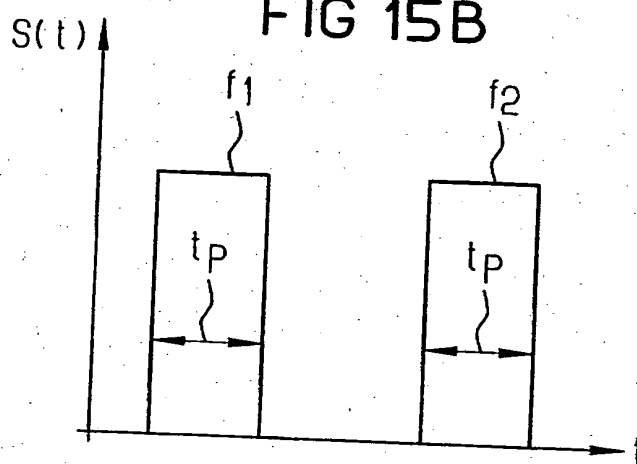
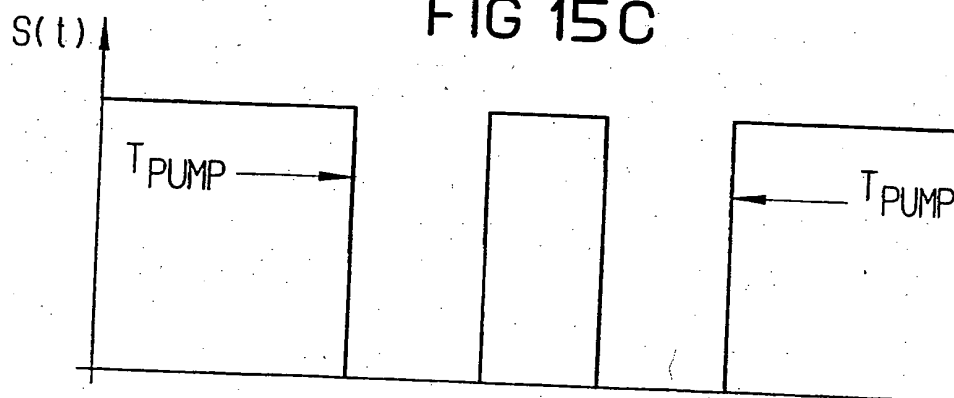


FIG 15C



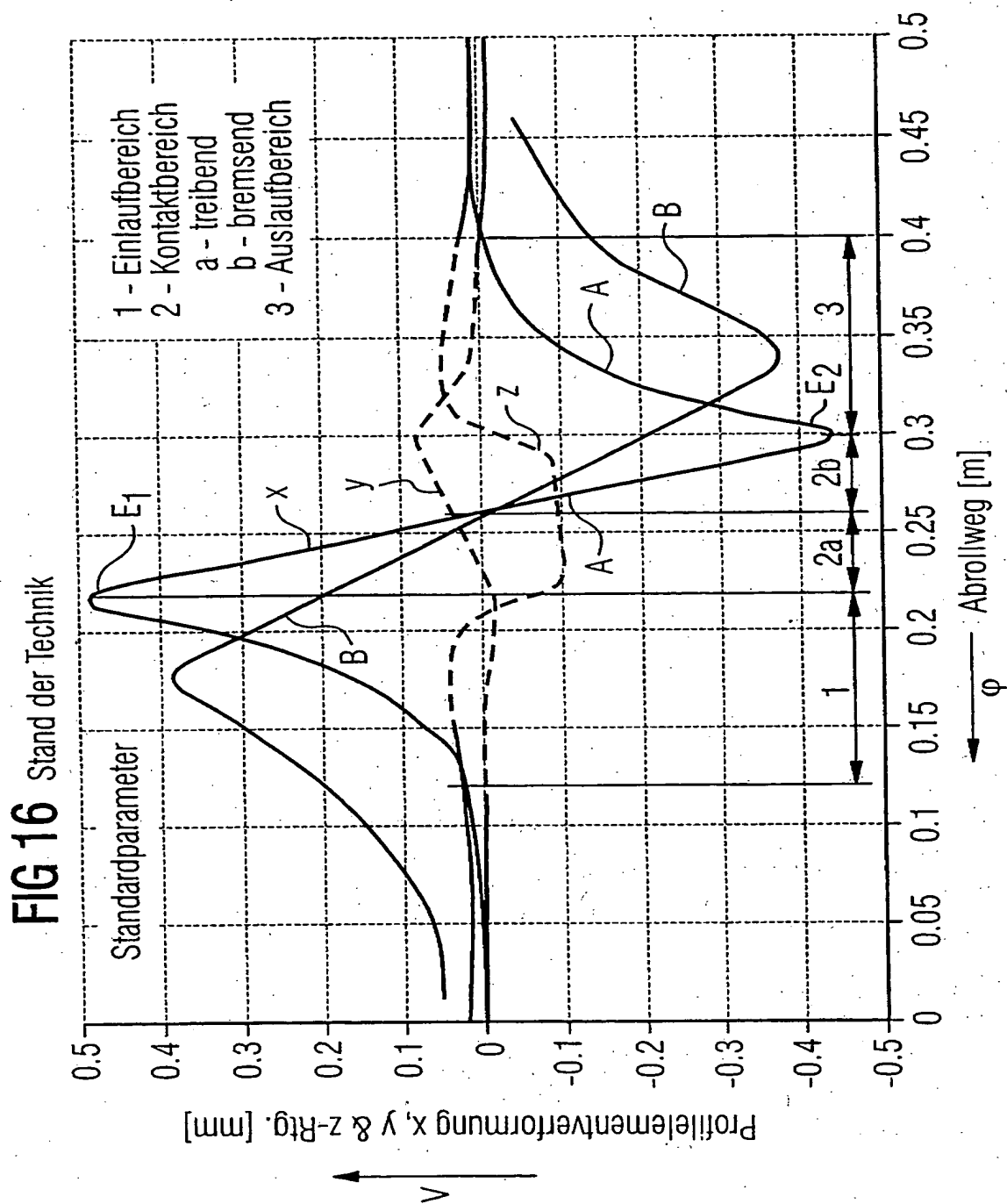


FIG 17
Stand der Technik

